This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Digitized by Google

Geog
192
3

Harvard College
Library

IN MEMORY OF
Archibald Cary Coolidge
PROFESSOR OF HISTORY
1908–1928
DIRECTOR OF THE UNIVERSITY LIBRARY
1910–1928
GIVEN BY A FRIEND

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

REVUE FRANÇAISE

De l'Étranger et des Colonies

ET

EXPLORATION

GAZETTE GÉOGRAPHIQUE

Tome XXVII — 1902

Digitized by Google

Digitized by Google

REVUE FRANÇAISE

De l'Étranger et des Colonies

ET

EXPLORATION

GAZETTE GÉOGRAPHIQUE

(Fondée en 1875. — Vingt-septième année.)

Sous la direction de MM. Georges DEMANCHE et Édouard MARBEAU

TOME XXVII — 1902

PARIS
IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER
IMPRIMERIE CHAIX
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE TROIS MILLIONS
Rue Bergère, 20
1902

Digitized by Google

Geog 192.3

HARVARD COLLEGE LIBRARY
GIVEN IN MEMORY OF
ARCHIBALD CARY COOLIDGE
OCT 21 1930

Digitized by Google

L'AÉRONAUTIQUE MARITIME

LA TRAVERSÉE DU « MÉDITERRANÉEN »

M. le cte H. de La Vaulx vient de faire à la Société de Géographie, la très intéressante relation suivante qu'il veut bien nous communiquer.

Il y a quelques années je montais à cette même tribune pour vous entretenir, d'une contrée que l'on qualifiait presque de chimérique, de la Patagonie. On la plaçait parmi les pays d'opéra-comique grâce aux aventures extraordinaires, dont notre compatriote Aurélie-Antoine Ier avait été le héros. Et cependant la Patagonie a fait aujourd'hui ses preuves; elle a bouleversé la science paléontologique par les admirables trouvailles faites ces dernières années; elle a suscité entre deux pays voisins des rivalités qui ont été à la veille d'avoir un dénoûment sanglant: la Patagonie que l'on croyait aride s'est révélée aux yeux du monde étonné comme un pays d'une fertilité incomparable.

Je vais vous parler aujourd'hui d'un sujet qui, pour beaucoup, paraît aussi chimérique et qui cependant est appelé d'ici bien peu d'années à rendre à l'humanité des services éclatants et peut être même à bouleverser complètement notre monde moderne; j'ai nommé l'aérostation en général et spécialement l'aéronautique maritime.

L'aérostation est un peu comme une femme jeune et belle qui captive complètement ceux qui l'approchent; en effet, si l'on étudie la vie de nos plus célèbres aéronautes, on ne peut s'empêcher de remarquer l'attrait irrésistible que cette science a exercé sur tous ceux qui ont eu l'imprudence de s'y adonner. Rien n'est plus typique que cette parole du marquis d'Arlandes réclamant au roi Louis XVI l'honneur de s'enlever dans le premier aérostat gonflé à l'air chaud. Le Roi avait défendu à M. d'Arlandes d'exposer sa vie dans cette expérience. « Que l'on mette dans la nacelle un criminel condamné à la peine de mort, avait-il dit et s'il revient à terre sans accident, sa tête sera sauvée. » Mais alors le marquis d'Arlandes déjà animé du feu sacré de l'aérostation dit à son Roi : « Comment, sire, vous voulez que ce soit un criminel qui ait l'honneur d'inscrire son nom à la tête des pionniers d'une science qui va faire la gloire de votre pays; cela est impossible. » Et, malgré la défense du Roi, d'Arlandes et Pilatre des Rosiers s'élevaient dans une mongolfière et venaient atterrir en plein Paris à la Butte aux Cailles. Et

Digitized by Google

depuis ces premiers navigateurs des airs, que d'intelligences ont consacré toutes leurs forces à l'amélioration des sciences aériennes. La liste en est trop longue pour être énumérée et de nos jours les Renard, les Santos-Dumont, les Ader, les Zeppelin, les Hervé, etc. semblent n'avoir d'autre but dans leur existence que le progrès de l'aérostation. Il faut les lire et les entendre parler de leur science favorite. Une chaleur extrême les anime et tout leur être frémit à l'évocation de ce nom magique : l'Aéronautique.

Tout homme qui a goûté, une seule fois, à ce sport passionnant devient vite un de ses adeptes les plus convaincus; il se sent misérable et inférieur à lui-même sur cette terre; il ne vit réellement que dans les profondeurs de l'Océan atmosphérique ou devant ses yeux s'entr'ouvent les voiles des visions surnaturelles.

En effet, combien sont exquises les sensations qu'éprouve le voyageur aérien dans ses promenades à travers les nues: sans secousse, sans fatigue, sans poussière, sans insecte, sans douanier, sans agent même, en un mot sans aucun de ces mille ennuis qui gâtent la plus charmante promenade terrestre, l'aéronaute circule librement défiant l'humanité entière; devant ses yeux se déroulent des panoramas d'une beauté incomparable. Quelquefois, rasant presque le sol, il franchit les villes, les villages, les plaines et les forêts planant sur toute une civilisation dont il surprend les secrets, les joies comme les misères; il est toujours bien reçu et fêté partout, car il apporte avec soi l'inconnu, un peu de cet inconnu céleste qui rend nos astronomes des amoureux de leur science.

Le spectacle enchanteur qui s'offre continuellement aux yeux de l'aéronaute élève son âme et développe ses nobles sentiments; un être vil et prosaïque devient au milieu des profondeurs de l'éther le plus délicat et le plus sentimental des poètes. Et pour cela seulement, l'aérostation mérite d'être encouragée, car un peuple animé de sentiments nobles et généreux est déjà un peuple supérieur.

L'aéronautique pendant si longtemps méconnue vient, ces dernières années, de sortir triomphalement des ténèbres où l'avait reléguée l'apathie d'une foule ignare. Le ballon n'est plus cet objet mystérieux dans lequel quelques êtres plus mystérieux encore s'enlevaient au milieu des applaudissements d'admiration terrifiée d'un peuple barbare. Le ballon est un appareil connu, dont chacun a vu un spécimen tout au moins, dont beaucoup déjà comprennent la manœuvre pour l'avoir pratiquée avec

Digitized by Google

succès. Les aéronautes ne sont plus ces héros quelque peu charlatanesques dont le récit de dramatiques aventures remplissait de stupeur et d'effroi leurs auditeurs; les aéronautes sont de simples sportmen sybarites qui préfèrent les douceurs d'une promenade aérienne aux cahots occasionnés par les engins de locomotion terrestre. L'aérostation est donc entrée dans nos mœurs; c'est un sport qui tient dignement sa place à côté de ses rivaux et un sportman complet ne peut maintenant rayer de son éducation l'étude et la pratique du ballon.

Mais le champ d'action de l'aéronautique est bien autrement large. Tout en représentant le sport élégant, facile, enchanteresque, merveilleux moyen de vulgarisation au milieu des foules, l'aéronautique est avant tout une science et peut être la plus féconde de toutes les sciences: car ne se souciant pas d'elle seule, elle donne son appui aux autres sciences; les savants de tout ordre l'ont si bien compris, qu'ils font journellement leurs efforts pour le progrès de cette locomotion nouvelle. Pendant que quelques-uns s'occupent spécialement des questions d'équilibre et de direction, d'autres et non des moindres, des météorologistes, des astronomes, des physiologistes, voient dans le ballon un merveilleux moyen d'investigation pour leurs recherches.

C'est ainsi que M. Janssen appliquait pour la première fois il y a trois ans, l'aérostation à l'astronomie et lançait des ballons pour l'observation des étoiles filantes. M. Cailletet ayant compris quel précieux concours scientifique on pouvait attendre d'aéronautes, se maintenant à de hautes altitudes, étudie avec persévérance un appareil de respiration pour les régions dangereuses de l'atmosphère. M. J. Vallot, directeur de l'observatoire du Mont-Blanc a fait en ballon de nombreuses expériences de physiologie. Ces jours derniers, des professeurs du Collège de France et de la Sorbonne et les médecins des divers hôpitaux de Paris s'entendaient entre eux pour monter le même jour dans des aérostats différents et faire à leur tour des expériences physiologiques simultanées à la hauteur de 3.500 mètres sur des animaux en observation depuis longtemps dans leur laboratoire et sur eux-mêmes. Tous les mois, grâce à l'activité de MM. Hergesell et Teisserenc de Bort, des ballons sondes sont lancés dans toute l'Europe, jusque dans le nouveau continent; certains atteignent les hauteurs prodigieuses de 13 et 14.000 mètres ravissant ainsi aux profondeurs de l'éther ses secrets les plus cachés.

Digitized by Google

En dehors du progrès des sciences, progrès qui intéresse toutes les nations entre elles sans distinction, l'aéronautique vise d'une manière particulière et chaque jour plus grande notre défense nationale. A ce titre les Français doivent par tous les moyens possibles favoriser cette nouvelle branche de la tactique militaire. L'importance de l'aérostation militaire au point de vue terrestre et maritime saute aux yeux. Depuis de nombreuses années déjà, la France a appliqué avec succès l'invention géniale de Montgolfier à la défense du pays. A Fleurus, l'on vit pour la première fois un ballon captif s'élever au-dessus du camp français, relever les positions de l'ennemi et assurer ainsi la victoire à nos armes. Plus tard en 1870 c'est encore grâce aux aérostats que Paris bloqué put communiquer avec la province; Gambetta franchissait à bord d'un ballon les lignes prussiennes et installait le gouvernement à Tours. Cependant, si quelques jours auparavant, l'on eut dit à un bourgeois de la capitale que le service postal allait se faire par ballon monté il eut éclaté de rire.

Depuis cette époque, l'aéronautique militaire s'est développée d'une manière continue; on a créé, d'abord, le parc d'aérostation de Chalais, si habilement dirigé, depuis sa fondation, par le capitaine, aujourd'hui colonel Renard. Quelques années après l'installation de l'établissement de Chalais, le colonel Renard, envisageant les services que l'aérostation pourrait rendre à la marine, appuya de tous ses efforts et de toute son autorité la création du parc à ballons de Toulon. Après avoir formé des officiers aérostiers de terre, il forma des officiers aérostiers de mer, et maintenant nos escadres possèdent, à bord de leurs unités de combat, de petits ballons captifs qui s'élevant à 4 ou 500 mètres d'altitude, inspectent au loin l'horizon.

L'importance des informations par ballon, soit dans l'armée, soit dans la marine est incontestable, et chaque jour les preuves de son utilité deviennent plus nombreuses. Les exemples abondent. Durant la guerre hispano américaine, l'amiral Sampson resta de nombreuses journées à l'entrée des passes de Santiago de Cuba, se demandant en vain où s'était réfugiée l'escadre de l'amiral Cervera, l'escadre fantôme comme la presse l'avait surnommée. Et cependant, si l'amiral Sampson avait eu à bord de l'un de ses bâtiments un mauvais ballon captif, il aurait vu, par-dessus les montagnes qui défendent l'entrée du port de Cuba, que l'escadre ennemie toute entière s'était réfugiée au pied des

Digitized by Google

murailles de Santiago; au moyen d'un tir d'artillerie plongeant, il anéantissait en 48 heures l'escadre espagnole.

Pendant la guerre du Transvaal, l'importance de l'aérostat, comme informateur militaire, se dévoile encore à nos yeux et, à Paardeberg, le ballon anglais assura la reddition de l'armée de Cronje.

Encore tout dernièrement, la France prouvant son incontestable supériorité en aéronautique, avait, la première de toutes les nations européennes, envoyé une compagnie d'aérostiers, en Chine, dès le début de la guerre. Les habitants du Céleste Empire virent un jour avec effroi un ballon s'élever au-dessus des murs de Pékin, portant en caractères chinois l'inscription suivante : « France immense, riche, puissante », et les officiers français relevant exactement la position de tous les monuments et des centres de résistance des forces boxers, hâtèrent la reddition de la ville tartare aux troupes alliées.

Mais le rôle de l'aérostation militaire ne se borna pas seulement à l'emploi des ballons captifs. L'emploi des ballons libres est non moins nécessaire; le siège de Paris, en 1870, en a fourni la preuve. Le rôle du ballon libre est de chercher par tous les moyens possibles à rétablir les communications coupées, porter au loin des ordres, demander des secours et donner des rapports détaillés sur un immense pays. Mais pour cela il est nécessaire que l'aérostat puisse rester de longues heures dans les airs et franchir de grands espaces. Ce résultat ne peut être acquis que par une longue expérience; malheureusement les lois militaires empêchent les officiers, chargés spécialement du service de l'aéronautique de passer les frontières avec leur ballon.

C'est donc parmi les civils qu'il faut recruter les hommes qui, en cas de guerre, seraient chargés d'assurer ce service; il faut unir étroitement l'aérostation civile à l'aérostation militaire; les deux se complètent. Des civils peuvent sans crainte aller aussi loin qu'ils veulent et acquérir ainsi une pratique très grande des sciences aériennes; en outre, en montant souvent en ballon ils aident à la connaissance des lois météorologiques qui régissent l'univers, et il n'est pas trop osé de dire que, grâce à eux, le régime des vents n'aura plus, dans un temps prochain, aucun secret pour nous: l'on pourra alors être sûr qu'en partant de telle contrée, à telle date et dans telle condition météorologique, on arrivera à telle autre contrée.

C'est en cela que la fondation de l'Aéro-Club, c'est-à-dire d'une

Digitized by Google

société civile assurée de puissants moyens d'action, a donné à l'aérostation l'élan décisif du succès, c'est grâce à l'Aéro-Club que le gouvernement, reconnaissant les ressources immenses qu'il pouvait tirer de ce nouveau groupement, a décidé l'organisation des grands concours aéronautiques à l'Exposition de 1900 et a alloué, pour l'exécution de ces épreuves, une somme de 200.000 francs. Et l'on a pu voir, durant trois mois consécutifs, s'élever chaque dimanche, de Vincennes, des flottilles aériennes partant pour la solution d'un problème chaque fois différent. Un jour, les aérostats devaient chercher à se rapprocher le plus possible d'un point « clocher ou gare » que l'on désignait à l'avance; ils tiraient de véritables bordées dans l'atmosphère, s'immergeant dans des courants différents, de manière que la combinaison de ces courants les portat au but désigné. Dans un de ces concours, sur quinze ballons partis de Vincennes, on en vit sept atterrir autour du clocher de Mormant, lieu désigné en Seine-et-Marne aux yeux étonnés des habitants de la localité. Un autre jour, il fallait s'élever le plus haut possible et l'un des nôtres, Jacques Balzan, grimpa allégrement par un ciel pur embrassant un horizon sans limite jusqu'à la hauteur prodigieuse de 8.500 mètres.

Puis ce furent des concours de durée : s'équilibrer en l'air le plus longtemps, tel était le problème à résoudre. D'autres fois, il fallait franchir la plus grande distance possible; puis, pour augmenter les difficultés, on arriva, à la fin, à combiner les épreuves de durée et de distance. L'aéronaute devait donc, tout en restant dans les meilleures conditions météorologiques pour augmenter le temps de son voyage, faire tous ses efforts pour se maintenir dans les courants les plus rapides. Pendant les trois mois que durèrent les concours, l'on vit 150 ballons et 500 voyageurs partir dans les airs, faisant un trajet de 30.000 kilomètres en sept semaines de durée, et certains de ces ballons dépassant en vitesse tous les autres modes de locomotion, accomplirent des raids que l'année précédente encore on aurait qualifiés d'impossibles. Deux fois en huit jours, une flottille aérienne partit de Paris et s'éparpilla jusqu'aux confins de l'Allemagne, jusqu'en pleine Russie, traversant des marais impénétrables et des régions désertes, sans aucune voie de communication. Les aéronautes les moins favorisés ne trouvèrent comme limites à leur course aventureuse que des mers éloignées, la Baltique. Le *Centaure* franchissait d'un seul bond, en 35 heures 45 minutes, une

Digitized by Google

distance à vol d'oiseau de 1922 kilomètres et tombait, après un jour et deux nuits de voyage, en pleine Ukraine, chez les Cosaques.

Voilà donc, comme l'écrivait à cette époque le secrétaire général de l'Aéro-Club, un ballon fatigué par 50 ascensions accomplies en un an et demi, éventré en maints atterrissages, couvert de déchirures fiévreusement réparées, alourdi par des raccommodages et des revernissages successifs, rempli d'un impur hydrogène industriel et d'un gaz médiocre, un simple ballon de coton coûtant à peine le prix d'une voiturette à pétrole, un ballon sans prétention, qui va plus loin, plus vite, plus économiquement que le plus rapide chemin de fer, que la meilleure et la plus coûteuse automobile.

L'AÉROSTATION MARITIME

Grâce aux ballons, l'immensité inabordable du continent sera bientôt devenue une fiction. Là où les voies terrestres seront impraticables, les voies aériennes seront ouvertes. Mais les continents ne constituent pas l'univers entier; ils n'en représentent qu'une faible partie, si on les compare à l'immensité des mers, et la conquête des océans par les ballons est tout aussi utile que la conquête des continents. Quand les aérostats pourront évoluer en pleine sécurité au-dessus des flots, le champ d'action de l'aéronautique sera quintuplé et les aéronautes n'auront plus continuellement, dans leur promenade aérienne au-dessus des terres, la vision inquiétante d'un océan qui peut tout à coup surgir sous leurs pieds et devenir leur tombeau. Les ascensions maritimes diffèrent, en effet, des ascensions terrestres, principalement par l'existence sur mer d'une condition imposée de durée minima de la sustentation, durée qui dépend de la position géographique du littoral abordable, de la vitesse de l'aérostat et des changements de la direction du vent. L'aérostat surpris au-dessus du sol par un orage, par une chute de neige ou par une avarie de soupape, ou bien ayant épuisé normalement ses ressources de lest, en est quitte pour atterrir. Sur mer, il lui faut tenir bon et passer ou périr.

Créer l'aérostation maritime, c'était donc ouvrir une nouvelle branche de l'aéronautique. Dès que j'eus formé le projet de faire des expériences sur mer, j'allais trouver l'homme que je considérais comme mon collaborateur indispensable, l'ingénieur Henri Hervé.

Henri Hervé, acceptait immédiatement ma proposition, et j'en ai été

Digitized by Google

depuis, d'autant plus heureux, que les quelques mois passés ensemble, en communauté continuelle d'idées, m'ont permis d'apprécier tout le mérite et toute l'ingénieuse intelligence de ce savant modeste et de cet ami parfait.

Mon second collaborateur était tout désigné : c'était le comte de Castillon de Saint-Victor, mon ami depuis de longues années et mon fidèle compagnon d'aéronautique. Nous avons fait ensemble nos premières armes et depuis, nous avons toujours associé nos efforts pour le progrès de cette science à laquelle nous avons voué nos forces vitales. Il était donc naturel que je demandasse à Castillon de partager une fois de plus avec moi les péripéties d'une nouvelle expédition. Sa réponse fut un oui catégorique et plein d'ardeur.

D'autres collaborateurs étaient encore nécessaires, ceux-ci possédant des connaissances spéciales pratiques de l'élément au-dessus duquel nous allions opérer. J'allais les chercher parmi les officiers de l'escadre de la Méditerranée; quand, à quelques jours de distance, je recevais deux lettres, l'une du lieutenant de vaisseau Tapissier, ancien Directeur du parc à ballon de Lagoubran, et l'autre du lieutenant de vaisseau Genty qui en était le Directeur, à cette époque. Tous deux venaient me demander une place dans ma nacelle; j'acceptais naturellement avec empressement.

Les membres de l'expédition étaient donc réunis, il fallait choisir notre champ d'expériences.

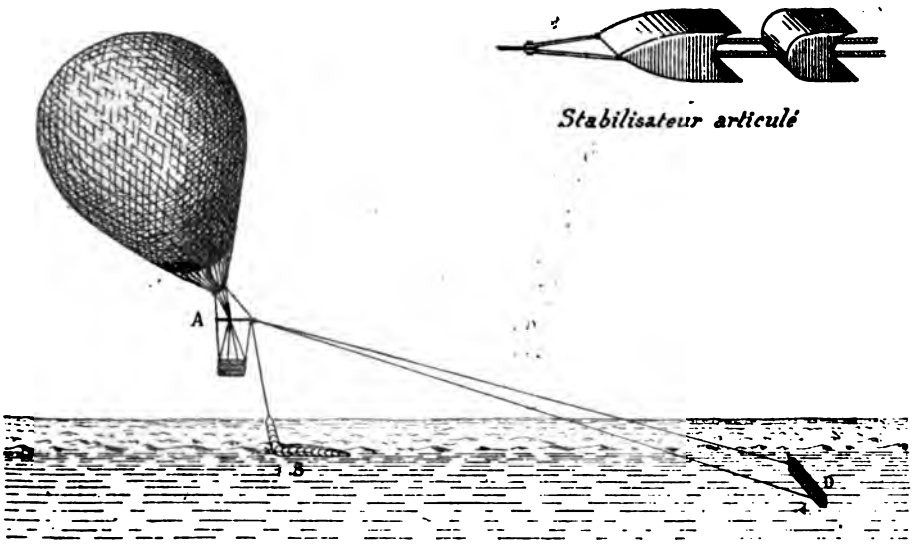
Nous écartions tout d'abord les océans et les mers ouvertes, l'Océan glacial tristement célèbre dans les fastes de l'aéronautique depuis la disparition du malheureux Andrée, l'Océan Atlantique dont les immenses solitudes et la zone équatoriale, zone des calmes plats et des orages incessants seraient en l'état actuel de la science le tombeau de quiconque oserait s'y aventurer. Je ne vous ferais pas ici la nomenclature de toutes les autres grandes étendues d'eau que pour des raisons spéciales nous étions appelés à rejeter. Il ne nous restait que les mers intérieures et entre toutes la Méditerranée.

La Méditerranée est, en effet, un aérodrome idéal; cette mer est presque complètement fermée puisqu'elle ne trouve comme issue à ses eaux que Gibraltar d'une part et le canal de Suez de l'autre. La traversée de la Méditerranée représente un parcours d'à peu près 1.000 kilomètres, la moitié du record de Paris-Russie : c'est donc faisable puisque cela a déjà été fait. La Méditerranée est sillonnée, à toutes heures

Digitized by Google

du jour et de la nuit, par des navires de guerre et de commerce. L'intérieur de cet immense lac est encore semé de refuges pour le navigateur en péril; ce sont la Corse, la Sardaigne, les Baléares, la Sicile. La Méditerranée, en un mot, est une mer habitée au milieu de laquelle les zones de solitude sont excessivement rares.

En outre, et c'est la raison primordiale de notre choix, la Méditerranée est un lac français qui, de jour en jour, tend à devenir plus étroitement nôtre; il est donc intéressant de chercher par tous les procédés possibles à augmenter les moyens de communication et les moyens



AÉROSTAT AVEC DÉVIATEUR.
A, suspension articulée; — D, déviateur; — S, stabilisateur.

d'information de cette grande nappe d'eau. Après un examen des différents points de la côte, nous nous décidions à faire de Toulon notre quartier général. Ce point du littoral ne remplit pas assurément les meilleures conditions météorologiques. Mais la présence de l'escadre de la Méditerranée et la proximité de l'arsenal de Lagoubran et de ses immenses ressources compensaient ces désavantages. Notre champ d'action étant déterminé, il n'y avait plus qu'à se mettre au travail et à étudier de quelle manière on aborderait le problème.

M. Cailletet communiquait dernièrement à l'Académie des Sciences

Digitized by Google

une note de notre collaborateur Hervé, exposant les recherches expérimentales qu'il faut poursuivre pour rendre accessible sans témérité aux aérostats les vastes étendues de la mer. Ces expériences portent sur quatre points principaux qui constituent les bases de l'aéronautique maritime. Ces quatre points sont les suivants :

1° L'équilibre dépendant, c'est-à-dire l'équilibre obtenu au moyen d'organes en contact temporaire ou permanent avec la mer;

2° La dirigeabilité partielle dépendante obtenue dans les mêmes conditions et limitée sensiblement à la moitié de l'horizon;

3° L'équilibre indépendant, c'est-à-dire l'équilibre réalisé à toute altitude requise sans communication avec la surface liquide;

4° L'application des trois méthodes précédentes au système à dirigeabilité complète et indépendante.

Le matériel nécessaire pour résoudre ces quatre termes du problème général comporte autant de parties distinctes et dont l'expérimentation s'impose dans l'ordre indiqué sous peine de conduire à des catastrophes. Il serait funeste, en effet, de conseiller dans les conditions particulièrement rigoureuses des expéditions aéro-maritimes l'essai des méthodes de dirigeabilité et d'équilibre indépendant, sans avoir auparavant assuré la sécurité par la réalisation des fonctions dépendantes. Le problème de la navigation aéro-maritime a certains points d'analogie avec le problème de la navigation maritime elle-même. Avant de mettre aux navires des moteurs et des chaudières, on a d'abord cherché à leur donner une forme qui leur permette de s'équilibrer et de flotter à la surface des eaux; puis, on a utilisé les forces mêmes de la nature, c'est-à-dire le vent, pour diriger ces mêmes navires dans un certain secteur de l'horizon et leur faciliter ainsi l'approche ou l'éloignement d'une côte. Longtemps après seulement on adapta le moteur mécanique au bateau. Au cas où ce moteur cesse de fonctionner, le bâtiment a à sa disposition les premiers moyens qui assurent sa sécurité et lui permettent de n'être pas une épave au milieu de l'immensité des flots. Il ne faut, d'ailleurs, pas oublier que ce sont ces premiers navires, les voiliers qui ont conquis le nouveau monde à la civilisation.

Eh bien, quand le ballon dirigeable de l'avenir, planera majestueusement au-dessus des mers, il pourra se trouver ramené complètement et d'une façon accidentelle (avarie de machine, épuisement de combustible, vitesse de vent très supérieure à sa vitesse propre), aux conditions

Digitized by Google

des ballons ordinaires, sans préjudice de diverses circonstances aggravantes suscitées par sa constitution et par les difficultés spéciales de sa stabilité propre; il lui sera donc nécessaire de posséder dans son organisme des moyens d'équilibre puissants, les stabilisateurs, et des moyens de dirigeabilité dépendante, les déviateurs. Il faudra, en un mot, qu'il puisse se transformer sous peine de catastrophe en un véritable voilier naviguant au plus près. Nos expériences n'intéressent donc pas seulement les ballons sphériques ordinaires; ils intéressent aussi les ballons dirigeables. Il est inutile de vouloir créer un antagoniste entre ces derniers et les ballons à déviateur et à stabilisateur; ces deux méthodes s'allieront par la suite pour le plus grand de l'aérostation.

C'est dans cet ordre d'idées que M. Hervé entreprit des recherches d'aéronautique maritime et imagina, dès l'année 1885, divers types de stabilisateurs et de déviateurs, et c'est aussi dans cet ordre d'idées que nous préparâmes l'expédition du *Méditerranéen*.

Je vais être forcé d'entrer dans quelques détails très techniques pour lesquels je réclame l'indulgence et la patience des dames. Les stabilisateurs, inventés par Hervé, sont des appareils d'équilibre dépendants caractérisés par une puissance et une intensité absolument inusitées jusqu'alors; le poids de ces appareils est calculé de manière à corriger toutes les perturbations verticales dont plusieurs sont par surcroit susceptibles de simultanéité. Il n'existait, auparavant, dans cette voie que le guide-rope marin de Green; c'était une simple corde de 300 mètres, que cet aéronaute avait rendu flottante au moyen de trois petites bouées imperméables. Or, ce guide-rope était, par sa grande longueur, par sa faible intensité, par sa résistance considérable impropre à la correction successive des diverses perturbations statiques et dynamiques verticales, qu'un stabilisateur intensif est, au contraire, apte à combattre énergiquement tour à tour ou simultanément. Hervé fut aussi amené à établir sous le nom de compensateur hydraulique des appareils permettant de prendre pratiquement l'eau de mer en marche, au besoin à grande vitesse, à l'altitude nécessaire pour la sécurité. avec peu de travail et en quantité connue. Cet appareil venait compléter le rôle du stabilisateur.

Le premier essai effectué par Hervé à bord du *National* en 1886 indiqua ce que l'on pouvait espérer de ses dispositifs. Le voyage du *Méditerranéen* a montré qu'un aérostat ainsi armé est toujours certain de trouver maintenant à la surface de la mer le plan d'équilibre qui lui

Digitized by Google

faisait défaut. La nacelle n'est plus exposée à subir l'assaut des vagues; c'est une autre carène faite pour ce contact brutal qui se substitue à elle et lui permet, pour ainsi dire, de se reposer, comme certains oiseaux de mer, à la surface des flots.

Les stabilisateurs intensifs ne sont donc nullement les organes d'une sorte de procédé de navigation systématique à fleur d'eau. Une de leurs fonctions, car ils en ont d'autres et d'aussi importantes, consiste seulement à procurer occasionellement à l'aérostat un refuge statique où il peut venir ménager ses forces trop largement dépensées ailleurs. Tant que la valeur statique de ce lest perpétuel aura été réservée, la durée de la sustentation ne dépendra que de l'étanchéité de l'aérostat. Or l'étanchéité des aérostats devient de jour en jour plus parfaite et la perte par endosmose ne dépasse guère 30 /0 par 24 heures. Aussi, peut-on sur cette base aborder sans imprudence l'expérimentation des méthodes d'équilibre indépendant. Ici, d'ailleurs, interviendra une autre fonction des stabilisateurs intensifs de grande puissance dont l'action, complémentaire de celle du ballonnet, limitera, en temps utile, sans dépense de lest, l'embardée descendante jusque là si coûteuse des grandes oscillations verticales.

La question d'équilibre résolue, il importait de chercher à communiquer aux aérostats maritimes, par des moyens simples, un certain mouvement propre qui leur permit de s'approcher ou de s'éloigner d'une côte, d'un détroit, d'une route de navire, et en général, d'une zone avantageuse ou dangereuse du large ou du littoral; c'est là le rôle du système déviateur d'Henri Hervé qu'il appliqua pour la première fois en 1886 au *National*. Le déviateur Hervé peut se définir ainsi ; c'est un paradérive dirigeable par analogie très exacte avec le parachute dirigeable. Deux principaux moyens se présentaient de communiquer une vitesse propre à un aérostat sans moteur : soit créer au moyen du retard produit par la résistance d'un organe passif, tel qu'un cordage traînant sur terre ou sur l'eau, un vent relatif agissant sur une surface aérienne oblique. comme le proposèrent Kratzenstein en 1784 et après lui Thilorier, Green, etc., et dont Lhoste et Andrée tentèrent plus tard l'expérimentation ; soit obtenir directement sur un organe résistant actif, tel qu'un plan immergé et convenablement orienté, une composante propulsive.

Dans le premier cas, si la surface réagissante est une voile, ses pro-

Digitized by Google

portions nécessairement réduites, la nature de la résistance dont les conditions d'équilibre du système modifient la valeur nécessaire et son mode d'action égal dans toutes les directions, rendent le procédé inefficace. Si la surface est celle de la carène elle-même d'une forme appropriée, on ajoute un danger à une impuissance. Dans le second cas qui est celui de nos appareils : d'une part, le choix pour l'organe résistant d'une forme orientable suivant un axe de moindre résistance fournit sur l'organe retardateur une composante propulsive, non seulement gratuite mais réductrice de dérive par la translation de l'organe dans son plan d'où une meilleure utilisation de l'inertie du fluide :

D'autre part, l'application du principe établi par Hervé, de la séparation complète des fonctions, résistance et équilibre, dévolues à des organes distincts, a pour effet de soustraire l'action retardatrice à la dépendance où elle se trouvait relativement aux modifications de l'équilibre et de procurer la stabilité de l'inclinaison, c'est-à-dire d'assurer la constance de l'angle vertical de traction en s'opposant aux embardées verticales, dont « le rabattement » était auparavant la conséquence redoutable dans des circonstances souvent difficiles de la dérive retardée. Le *National* n'est sorti indemne, que grâce à nos appareils, de son dangereux voyage sur la mer du Nord, et nous avons pu apprécier sur le *Méditerranéen* pendant 41 heures de suite toute la sécurité de leur emploi.

Maintenant que je vous ai indiqué les principes des appareils du Méditerranéen je passerai au récit moins aride du voyage.

VOYAGE DU « MÉDITERRANÉEN »

Pendant qu'Hervé s'occupait à Paris de la construction de nos appareils et que Tapissier faisait des études sur la météorologie de la Méditerranée et sur le mode le plus pratique de faire le point du ballon, Castillon et moi nous préparions l'organisation matérielle de l'expédition. Je me rendais à Toulon pour faire édifier, en avant de la grande rade sur l'isthme des Sablettes, le hangar nécessaire à l'abri d'un aérostat. Le 20 septembre 1900, tout le personnel de l'expédition s'installait sur le littoral et Maurice Mallet, le constructeur du *Méditerranéen*, procédait à son gonflement au moyen d'un générateur sur chariot que nous avait obligeamment prêté l'établissement militaire de Chalais. Diverses circonstances indépendantes de notre volonté retardèrent et vicièrent la marche de nos opérations. Et le 12 octobre seulement, après avoir eu à

Digitized by Google

essuyer au milieu de son hangar une effroyable tempête, le *Méditerranéen* est gonflé; le départ va pouvoir s'exécuter le soir. La journée du 12 octobre fut pour les membres de l'expédition du *Méditerranéen* une journée de fébrile activité et la dernière d'une longue série de journées d'angoisse.

A 5 heures du soir l'aérostat muni de sa nacelle et complètement dressé sur son cercle, remplit de toute sa masse imposante le hangar de 35 mètres de hauteur édifié comme par enchantement sur cette plage déserte de sable; une foule de plus en plus grossissante entoure le parc, débordant au-delà des barrières sans qu'il soit possible de la refouler. De nouvelles déceptions nous attendent encore. Le gaz fabriqué dans de mauvaises conditions n'a qu'une force ascentionnelle de 840 gr. au lieu des 1.100 sur lesquels nous étions en droit de compter.

Il va donc falloir laisser à terre une grande partie de nos appareils. Alors dans un coin du hangar, sous les yeux d'une foule impatiente et déjà anxieuse à la pensée que le spectacle qu'elle attend depuis si longtemps pourrait lui échapper, les membres de l'expédition se réunissent et discutent les sacrifices qu'il faut faire. Hervé est atterré et j'ai peine à regarder notre pauvre collaborateur forcé d'abandonner, au dernier moment, des appareils dont la mise au point lui avait coûté tant de mois de travail. Mais il faut agir vite, le temps nous presse, la foule nous envahit de plus en plus; il est absolument nécessaire que le *Méditerranéen* quitte, ce soir, la terre. Demain une nouvelle tempête peut surgir et le hangar très ébranlé s'abattre complètement ensevelissant sous ses décombres tout notre matériel. Notre voyage ne se présente plus sous les auspices favorables qui avaient marqué sa préparation ; la traversée de la Méditerranée de France aux côtes africaines est bien compromise. Au lieu d'effectuer notre voyage dans de bonnes conditions comme il est préférable pour une première expérience, nous allons partir dans les conditions les plus désastreuses. Les résultats que nous obtiendrons ainsi seront d'autant plus probants.

Ce qu'il nous faut conserver avant tout, ce sont nos appareils de sécurité, car il est nécessaire pour le progrès de cette nouvelle branche de l'aéronautique que notre voyage ne se termine pas par une catastrophe. Il est donc décidé que le gros serpent stabilisateur du poids de 600 kilogr. sera conservé coûte que coûte. Il faudrait mieux renoncer à l'expédition que renoncer à l'emporter.

Digitized by Google

Cette décision prise, nous commençons à nous débarrasser d'une partie de notre matériel par rang d'utilité. Tout le confort est supprimé : les hamacs et les matelas sont laissés à terre, les armes et les munitions aussi ; si les vents jettent l'expédition dans un pays inhospitalier nous nous défendrons avec des armes morales. Une grande partie des vivres et une caisse contenant 100 kilogr. d'huile pour le filage en cas de mauvais temps sont aussi abandonnées. Notre ami et électricien Morin n'hésite pas à nous conseiller de laisser aussi à terre tout l'appareillage électrique qu'il avait installé avec tant de soins, sa pile, son tableau de distribution, son phare, son projecteur, sa colonne de signaux de nuit. Nous prenons simplement une pile Renard qui nous assurera l'éclairage intérieur de la nacelle. Le croiseur *Du Chayla* qui vient d'apparaître au large et qui, paraît-il, doit nous convoyer pourra nous prêter le secours de ses puissants projecteurs pour éclairer notre marche. Nous laissons aussi à terre les bouées d'acétylène préparées spécialement par M. Hervieu pour jalonner notre route.

Puis, c'est le tour des compensateurs ; on puisera le liquide en mer avec de simples seaux de toile ; les freins hydraunautiques composés de quatre gueuses de fer de 50 kil. sont aussi abandonnés. Leurs palans, qui avaient coûté tant de travail, sont supprimés, et le couteau destructeur marche toujours ; c'est maintenant le tour de deux autres bons palans qui devaient manœuvrer deux guide-ropes spéciaux équilibreurs du départ.

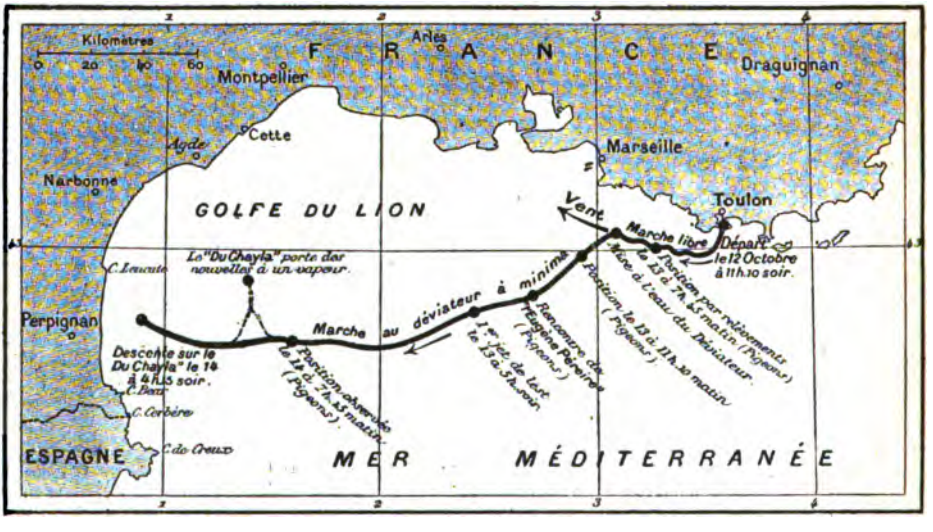
Mais ces sacrifices ne sont pas encore suffisants ; il nous faut laisser à terre le déviateur à maxima, celui-là même, si nous avions pu prévoir le beau temps du lendemain, qui nous aurait conduit quand même à travers le canal des Baléares, aux côtes du Maroc et peut-être à la limite occidentale de la côte d'Algérie. Mais le déviateur à maxima a déjà été expérimenté ; nous connaissons ses propriétés ; nous savons aussi que cet appareil très intensif pourrait devenir dangereux par le mauvais temps. Nous emporterons donc le déviateur à minima, celui qui n'a pas encore reçu de sanction pratique et qui est construit pour fonctionner par tous les temps.

Nos sacrifices sont enfin terminés ; le *Méditerranéen* est équilibré et nous possédons à bord environ 540 k. de lest disponible en sable et en vivres. Ces 500 k. nous permettront de rester pendant cinq jours sur l'eau, si l'étanchéité de l'aérostat est telle que nous l'espérons. Nous

Digitized by Google

lançons de temps à autre un ballon pilote et nous allumons des fusées pour nous rendre compte de la direction des vents. La brise faiblit de de plus en plus et tourne doucement. A 11 heures, elle est franchement Nord.

Nous faisons nos adieux et montons à bord. La foule, que nous sommes impossibles à maîtriser, entoure, à deux mètres à peine notre nacelle éclairée de temps à autre par les projecteurs du *Du Chayla*. Le gros stabilisateur est amené au bord de la plage et fixé à l'extrémité du palan de son treuil.



Itinéraire du « Méditerranéen ».

J'exhorte la foule à se taire pendant quelques minutes.

Maurice Mallet commande alors à l'équipe qui maintient le ballon sur la plage : « Levez les mains ; lâchez tout ». Le ballon s'élève brusquement jusqu'à six mètres environ, retenu captif par le gros équilibreur dont la masse énorme reste couchée sur la plage. Je jette deux sacs de lest ; Mallet, en même temps commandant et donnant l'exemple, fait mettre à la mer le gros équilibreur qui, au passage de chaque vague, se soulève doucement comme un immense reptile. Il est 11 heures 10 quand le stabilisateur, dégagé du sable de la plage, flotte complètement. Le *Méditerranéen*, devenu libre sur la mer, s'avance lentement

Digitized by Google

vers le Sud, et nous ne pouvons nous empêcher de pousser une exclamation de joie et de soulagement.

Un pêcheur nous a suivis dans son embarcation et nous souhaite bon voyage ; il nous dit que nous allons parer les rochers « les Frères » et le cap Sicié, à l'aide de la faible brise du Nord qui nous mène en ce moment ; il ajoute qu'une fois au large, nous trouverons une jolie brise de N.-O. nous portant vers le sud de la Sardaigne ; il se trompait, hélas ! comme on se trompe si souvent en parlant du temps. Ce sont les derniers mots échangés, à proprement parler, avec la terre, vers laquelle retourne cette embarcation.

Pendant que nous naviguons au-dessus des flots, percevant encore la rumeur de la foule massée aux Sablettes, le *Du Chayla* fouille avec insistance, au moyen de ses projecteurs, le hangar où le *Méditerranéen* n'est plus. Le faisceau lumineux explore toutes les côtes ; il nous cherche en vain et nous avançons dans sa direction, glissant sans bruit au-dessus de la mer. Nous ne sommes plus qu'à 50 mètres du *Du Chayla*, dont les projecteurs ne peuvent toujours nous rencontrer ; nous allons dans peu d'instants dépasser le croiseur et naviguer seuls au-dessus de la Méditerranée. Les conditions dans lesquelles nous sommes partis sont défectueuses ; aussi est-il préférable de prévenir le commandant Serpette de notre présence. Tapissier crie alors : « *Du Chayla*, route au sud, 5° ouest ». Aussitôt, le croiseur évolue rapidement, ses projecteurs fouillent dans la direction de la voix, et bientôt viennent se fixer sur le *Méditerranéen*, qu'ils ne quittent plus jusqu'au matin.

Le *Du Chayla* se rapproche de plus en plus de notre ballon et nous entendons bientôt le commandant Serpette qui, au moyen d'un porte-voix, nous demande si tout va bien à notre bord, si sa lumière ne nous gêne pas et à quelle distance sont nos traînards. Nous lui répondons, de la même manière, que tout va bien à bord, que la lumière de son faisceau électrique nous est, au contraire, très utile et que nos traînards, qui se composent à l'heure présente de notre gros stabilisateur, sont remorqués à 10 mètres à peine derrière nous. Le *Du Chayla* stoppe alors un moment, nous souhaitant bon voyage, et se tient toute la nuit à 1 kilomètre du ballon.

Voici déjà une heure que nous sommes en route. Toulon a disparu et le vent, s'infléchissant légèrement, nous fait contourner les hautes terres du cap Sicié ; la direction est moins bonne qu'au départ,

Digitized by Google

mais nous ne voulons pas encore mettre à l'eau notre déviateur ; nous préférons attendre le jour pour expérimenter cet engin nouveau. Tapissier relève facilement la direction avec le compas ; il se sert aussi du feu-éclair de Porquerolles et du feu du cap Cepet. Devant nous se dressent les hautes terres du cap de l'Aigle ; le vent, heureusement très faible, a tourné jusqu'au S.-E. et nous entraîne doucement du côté de Marseille. Il faut espérer qu'au lever du jour ces brises folles vont cesser et qu'un vent plus regulier se lèvera ; nous souhaitons ardemment le mistral. Nous profitons de l'équilibre parfait de notre aérostat pour nous reposer chacun à tour de rôle, mais les fatigues de ces jours derniers ont été telles qu'il ne faudrait pas jurer qu'à un certain moment très court, la nature n'ait pas eu une rapide victoire sur la volonté, et que la garde du *Méditerranéen* n'ait pas été confiée à sa seule bonne étoile.

Vers 5 heures, l'aurore se lève lentement, les vents, toujours faibles et variables, viennent de l'Est ; nous avons dîné, hier au soir, d'une tasse de bouillon et, avant de faire nos expériences avec le déviateur, nous attaquons nos provisions qui, bien que restreintes, sont excellentes, grâce aux soins judicieux avec lequel les a fait préparer Castillon. A 6 heures du matin, nous croisons un vapeur venant de l'Est ; à notre vue, il se dérange de sa route, échangeant des signaux avec le *Du Chayla* qui vient d'éteindre ses projecteurs. Je fais un premier lâcher de 4 pigeons pour indiquer que tout va bien à notre bord, mais que, malheureusement, le vent nous est complètement défavorable ; en effet, nous sommes entraînés de plus en plus vers la côte.

C'est le moment d'expérimenter le déviateur à minima. La mise à l'eau du déviateur est assez laborieuse, car un grand nombre des appareils destinés à faciliter cette mise à l'eau ont dû être laissés aux Sablettes. Nous parvenons quand même à nos fins. A 9 heures 30, le déviateur est complètement immergé à 5 ou 6 mètres de profondeur. En manœuvrant les deux cordes, Hervé arrive à leur donner l'inclinaison voulue par rapport à la vitesse, et, aussitôt, l'énorme ballon, obéissant à la puissante action de cet appareil relativement petit, se met à dévier franchement de 30 degrés. L'impression est saisissante, merveilleuse, non seulement à bord du *Méditerranéen*, mais aussi à bord du *Du Chayla* ; nous voyons brusquement le croiseur stopper dans le lit du vent ; il est visible que le commandant Serpette cherche à se

Digitized by Google

rendre compte du rendement de notre déviateur et à savoir si nous pouvons lui couper sa route, Tous les officiers et tout l'équipage sont sur la dunette ou sur le pont, suivant nos évolutions avec des jumelles. Bientôt, notre ballon, coupant la ligne du croiseur, s'incline et se dirige vers le sud 45. Si cette direction se maintient, nous conservons l'espoir d'enfiler le canal des Baléares.

Un vapeur venant du sud et faisant route vers Marseille passe à portée de signaux : c'est l'*Eugène Péreire*. Le *Du Chayla* lui fait savoir que tout va bien à bord du ballon. Le croiseur se rapproche de nous ; je demande au commandant Serpette la latitude et la longitude. Quelques moments après, le commandant nous donne 42° 58′ latitude N., 3° 5′ longitude E. Tapissier a fait de son côté des relèvements au moyen du compas ; il obtient les mêmes résultats ; je profite de ce que nous connaissons exactement notre position géographique pour faire un deuxième lacher de trois pigeons. Nous sommes toujours équilibrés d'une façon parfaite au-dessus de l'eau.

Il est midi et nous déjeunons tandis qu'alentour se profilent les grandes voiles de quelques bateaux semblant, tout comme nous, ne goûter que médiocrement l'indolence des vents.

Pendant toute la journée, le temps se maintient assez beau et même assez chaud, les vents viennent toujours de l'Est. Ce n'est que grâce au déviateur à minima, que le ballon parvient à s'élever un peu au large des côtes de Marseille, dont il passe à 25 ou 25 milles dans le S. S.-O.

4 heures 40. — Nous n'avons pas encore jeté 1 gramme de lest ; l'équilibre automatique est parfait et l'étanchéité du ballon est bonne. Nous remontons la nacelle de 50 centimètres au-dessus de l'équilibreur, car avec la condensation du soir, nous nous rapprochions trop de la surface de l'eau dont nous étions à un peu plus d'un mètre.

Avant que l'obscurité arrive, nous sonnons la cloche pour attirer l'attention *Du Chayla* qui se rapproche aussitôt. Je demande au commandant Serpette de bien vouloir tenir braqués les projecteurs non pas sur le haut du ballon, mais sur la nacelle et les appareils à la traîne. Le commandant répond que rien n'est plus facile. Le *Méditerranéen* fait alors sa toilette nocturne, qui consiste à jeter pardessus bord 100 kilogr. de lest pour compenser la perte journalière par endosmose et pour combattre les rabattements dûs aux actions simultanées du déviateur et de la condensation. A la nuit, le *Du Chayla* se rapproche

Digitized by Google

encore une fois de nous et le commandant nous demande si nous comptons nous maintenir à cette altitude : nous sommes équilibrés à 2 mètres au-dessus des flots ; nous répondons par l'affirmative.

Castillon et Tapissier grillent chacun une cigarette et celà en pleine sécurité, Où sont donc les vieux principes des aéronautes ? C'est que le *Méditerranéen* paraît prendre un malin plaisir à renverser toutes les théories émises jusqu'alors en aéronautique. Vers 11 heures, la brise augmente un peu ; la vague devient plus forte. Notre aérostat éclairé au milieu de la nuit brumeuse par le faisceau lumineux du *Du Chayla* a un aspect féérique, et le spectre du *Méditerranéen* se profilant dans le prolongement de la lumière prend des proportions fantastiques. Le vent tourne de plus en plus au sud et malgré le bon fonctionnement du déviateur, nous ne pourrons doubler le cap Creux. Au petit jour, nous croyons apercevoir un feu, le phare du cap Béar sans doute. Si le mistral se levait, ce serait pour nous la réussite certaine, complète, et l'atterrissage en Afrique ; car le ballon a encore pour le moins deux jours de vie, même dans les conditions les plus déplorables. Malheureusement le mistral ne semble pas vouloir se lever ; au contraire, une grande bande noire s'étend avec persistance dans l'Est ; c'est le signe précurseur d'un orage. A 7 heures du matin Tapissier, fait le point avec le sextant ; c'est la première fois que cette expérience a lieu à bord d'un aérostat, Elle réussit parfaitement ; nous la contrôlons par les relèvements faits à bord du *Du Chayla*. Le vent tourne de plus en plus, mais sauf cette malechance persistante, aussi désagréable pour les voiliers que pour nous mêmes, tout va bien à notre bord.

L'excellente condition de notre aérostat est tellement visible, que le commandant Serpette ayant aperçu très au loin un vapeur, ne craint pas de nous abandonner pour porter de nos nouvelles à ce bâtiment qui doit faire route vers Cette. Une heure après le *Du Chayla* était de retour. Dans le lointain nous reconnaissions les terres de Port-Vendres et les Pyrénées Orientales ; c'est la constatation malheureusement trop exacte de notre position, telle que nous l'avait indiquée, le matin, Tapissier.

Il est 2 heures de l'après-midi, et nous pressentons tous un atterrissage prochain. Le commandant Serpette nous prévient au moyen du porte-voix, qu'il va mettre une embarcation à la mer pour venir causer avec nous. Quelques instants après, une chaloupe armée de bons

Digitized by Google

rameurs, revêtus de ceintures de sauvetage, vole à force d'avirons vers le ballon. Tapissier jette une corde à l'embarcation qui vient s'amarrer à nos côtés et le commandant Serpette, avec une amabilité et un dévouement sans borne, se met à notre disposition pour les manœuvres que nous voudrions exécuter. Nous sommes en ce moment à 20 milles de la côte. Il est décidé que nous allons ralentir notre marche le plus possible pour prolonger le voyage. Le *Du Chayla* continuera à nous éclairer cette nuit du feu de ses projecteurs; si nous atterrissons sur la côte une embarcation à vapeur et des hommes seront détachés du croiseur pour venir à notre aide, le *Du Chayla* étant forcé de s'arrêter à plus d'un mille de la plage. D'autre part, si nous préférons, accoster le croiseur, le commandant nous prévient que toutes les dispositions sont prises pour nous recevoir nous et notre matériel.

Nous remerçions le commandant et lui déclarons que nous allons attendre jusqu'à la dernière minute, un vent qui pourrait nous être favorable. Le commandant Serpette nous comprend parfaitement et nous disant au revoir, il regagne dans sa chaloupe le *Du Chayla*.

3 heures. — Il s'agit pour nous de ralentir le plus possible notre marche. Nous rentrons notre déviateur, car au point ou nous sommes il ne nous servirait qu'à nous faire atterrir en pays espagnol; nous l'amarrons à son poste, puis nous mouillons successivement deux cônes-ancres. Notre vitesse diminue considérablement; nous nous apprêtons à mouiller d'autres-cônes-ancres, pour la ralentir encore davantage. Mais le vent qui jusqu'à présent avait été très faible, s'élève devient de plus en plus fort et malgré nos freins hydraunautiques, nous allons forcément atterrir en pleine nuit et peut-être en pleine tempête à la côte.

Une discussion s'élève alors entre les membres de l'expédition pour savoir s'il est préférable d'aller jusqu'au bout du voyage et de descendre sur terre ou de terminer immédiatement l'ascension par un accostage avec le *Du Chayla*. Chacun donne son avis. Tapissier bien entendu se devant à sa réputation de marin, préfère atterrir sur le croiseur. Hervé est d'un avis contraire; il dit que la presse ne manquera pas de s'emparer de ce fait pour déclarer que notre expédition s'est terminée par un naufrage, comme il en avait été déjà victime dans son voyage sur la mer du Nord.

Je suis moi-même très partisan de l'atterrissage sur le croiseur. Nous

Digitized by Google

faisons chaque semaine des atterrissages sur terre avec nos ballons; cette expérience n'est donc pas intéressante. Au contraire, je vois un immense intérêt à étudier la manière dont un gros aérostat peut manœuvrer avec un navire de guerre; cette expérience sera toute nouvelle et pourra être grosse de conséquences pour l'avenir; de Castillon se range à mon avis et la majorité l'emportant, l'atterrissage à bord du *Du Chayla* est décidé.

Je monte dans les cordages et je fais signe que je désire communiquer à la voix avec le croiseur. Quelques instants après, nous entendons la voix du commandant Serpette qui nous demande ce que nous désirons.

« Nous voulons monter à votre bord, répondons-nous. — Quand? — Tout de suite. »

Le commandant Serpette nous dit qu'il va faire éxécuter la manœuvre nécessaire; il nous prie en même temps de monter notre nacelle sur le stabilisateur à la hauteur du pont du *Du Chayla*; il nous recommande, en outre de ne pas oublier de filer à l'arrière un gros câble flottant.

Tout est compris et alors une grande activité règne à bord de ces deux unités maritimes si différentes. Pendant que Tapissier largue à l'arrière le grand guide-rope marin, je monte rapidement la nacelle à la hauteur convenable au moyen du treuil de l'équilibreur. Castillon et Hervé rangent les instruments: nous revêtons tous les ceintures de sauvetage.

Sur le *Du Chayla*, les matelots débarrassent le pont de l'avant, les bastingages sont enlevés, le gros canon tourné sur le côté et trois hommes armés de grappins se tiennent sur l'avant du croiseur, prêts à happer, au commandement, le guide-rope marin. Le commandant Serpette surveille les opérations du haut de sa dunette; le ballon délivré de son déviateur, file dans le lit du vent. Le *Du Chayla* se met dans la même position et marchant à une vitesse un peu supérieure à celle de l'aérostat gagne sur ce dernier; il va bientôt l'aborder de son éperon, lorsque sur un ordre du commandant. les trois grappins tombent sur le guide-rope qui est hâlé à bord.

Le croiseur stoppe. Les matelots tirant sur l'amarre, amènent la nacelle. « Montez encore la nacelle de 50 centimètres » nous crie le commandant, et aussitôt sous l'action énergique de nos treuils, la nacelle est montée à la hauteur demandée; deux grappins la saisissent au passage, une

Digitized by Google

vingtaine d'hommes s'arqueboutent dessus et l'immobilisent sur le pont du bateau. Le commandant Serpette fait mettre légèrement la marche en arrière et le ballon s'inclinant doucement dans le vent est hors de portée du grand mât et des cheminées. Nous descendons de la nacelle; il est exactement 4 h. 15 minutes; je tire la corde de déchirure et le gaz s'échappe par l'ouverture béante; bientôt l'aérostat est entraîné par son poids sur les flots, les matelots remontent l'étoffe le long des parois du croiseur ainsi que le stabilisateur. Tout le matériel du *Méditerranéen* est bientôt en sûreté à bord du *Du Chayla*. Le commandant Serpette descendant alors de sa dunette vient nous serrer affectueusement les mains et nous féliciter sur l'heureuse issue de notre expérieuce. Le soir à la table du commandant, le champagne coule en l'honneur du *Méditerranéen* et le capitaine de frégate Serpette, s'adressant à l'ingénieur Hervé lui fit l'éloge le plus grand, que notre collaborateur pouvait souhaiter : « Avant de connaître vos appareils, dit le commandant, j'étais quelque peu sceptique, mais par cette expérience, vous m'avez complètement conquis; j'ai admiré l'équilibre automatique vraiment merveilleux du *Méditerranéen* ; vous avez remédié ainsi à l'un des plus grands ennuis de l'aérostation. J'ai été aussi vivement impressionné par la manière dont l'aérostat obéissait à votre déviateur; votre ballon me donne une impression de parfaite sécurité; par un gros temps je crois que vos passagers courraient moins de danger que les passagers d'un navire. »

Maintenant que le récit du voyage est terminé, il est nécessaire d'en montrer rapidement les résultats et les conséquences.

Qu'a prouvé l'expérience du *Méditerranéen* ?

Cette expérience a prouvé que, contrairement à toutes les théories émises jusqu'à ce jour, un ballon lancé sur la mer n'était pas un ballon à perdition; qu'au contraire il jouissait d'une stabilité et d'une sécurité plus grande même que les aérostats terrestres. En effet, le *Méditerranéen* à son premier voyage au-dessus des flots avait battu facilement tous les records de durée établis jusqu'ici sur terre, au prix de mille difficultés. Le premier point du problème de l'aéronautique maritime tel qu'Hervé l'a posé, c'est-à-dire l'équilibre dépendant, était donc résolu. Le voyage du *Méditerranéen* a prouvé, en outre, qu'un ballon muni de déviateurs pouvait s'éloigner d'une côte malgré le vent qui l'y poussait. Le *Méditerranéen* entraîné vers Marseille avait pu dériver pendant 41 heures de

Digitized by Google

suite et n'atterrir qu'en vue de Port-Vendres. Dans une expérience précédente, Hervé, à bord du *National*, s'était, au contraire, servi du déviateur pour atteindre la côte de Yarmouth en Angleterre, alors que le vent l'entraînait vers l'Océan Glacial. Le second terme du problème de l'aéronautique maritime, la dirigeabilité partielle dépendante, était donc résolue aussi. Enfin, cette expérience a montré la possibilité de manœuvres entre un navire de guerre et un aérostat de gros cube.

Dans une prochaine expérience nous pourrons aborder, sans témérité, le troisième terme du problème, l'équilibre indépendant. Nous arriverons ainsi progressivement et rationnellement au système à dirigeabilité complète et indépendant au-dessus des mers. La tentative du *Méditerranéen* est donc une base sur laquelle peuvent s'échafauder avec plus de sécurité, bien des travaux et bien des tentatives nouvelles. Cette nouvelle voie ouverte à l'aéronautique peut être fertile en conséquences heureuses pour la défense du pays. La marine y puisera une série de renseignements de la plus haute importance, et, dans une guerre navale prochaine le ballon pourra jouer un rôle prédominant : Rétablir les communications coupées, porter des ordres ou des chefs militaires à un corps d'armée isolé de la métropole, forcer le blocus d'un port avec moins de perte et plus de profit qu'un navire, renseigner nos forces sur les mouvements des escadres ennemies et sur l'opportunité qu'il y aurait à effectuer ou non une sortie.

Enfin, aux armes nouvelles doivent s'opposer d'autres armes nouvelles et dans la prochaine guerre, le sous-marin, cette unité invisible aux bâtiments d'une escadre aura comme ennemi direct le ballon. L'aérostat planant au-dessus des flots dépistera facilement le sous-marin et permettra sûrement sa destruction.

Voici donc les différents rôles que l'on peut dès à présent assigner au ballon maritime; d'autres fonctions encore inconnues aujourd'hui naîtront des circonstances.

Voilà pourquoi il était utile d'ouvrir cette nouvelle branche de l'aéronautique. Aussi en terminant je ne saurais trop vous remercier de m'avoir permis d'exposer devant vous nos idées et vous pouvez être certains que l'équipe du *Méditerranéen* fera tous ses efforts pour poursuivre et compléter ses expériences,

Cte HENRY DE LA VAULX.

Digitized by Google

LE DÉVELOPPEMENT DE MADAGASCAR

Le général Gallieni expose ainsi la situation dans un rapport officiel :

La valeur des importations s'est élevée, en 1900, à 40 millions de francs, supérieure de 10 millions à celle de l'année précédente. Elle était seulement de 14 millions en 1896.

Les importations françaises ont atteint, l'année dernière, près de 35 millions de francs, représentant les 8,7/10 de la valeur totale, alors qu'elles se chiffraient par 25 millions, en 1899, et qu'au début de l'occupation française, la proportion était de 3/10 pour une somme de 5.500.000 francs.

Ainsi, dans le court espace de 4 années, la capacité d'achat de la colonie s'est accrue, au profit de la métropole, de plus de 29 millions.

Quant aux exportations, elles sont passées de 8 millions en 1899, à 10.700.000 francs en 1900. Elles étaient de 3.600.000 francs en 1896; l'importance des transactions effectuées à ce titre a donc triplé depuis. Une progression aussi satisfaisante est à noter dans les exportations à destination de la France.

Il faut remarquer cependant, en même temps que cette augmentation des valeurs, une diminution non moins sensible des poids de 13.626.221 kilogrammes en 1898 à 11.299.944 kilogrammes en 1899, et à 10.265.192 kilogrammes 930 grammes en 1900.

L'examen comparé des mercuriales pendant les deux dernières années démontre que, sauf pour les bœufs, les prix des articles d'exportation n'ont pas varié sur place. Il faut donc voir l'explication du fait que je viens de signaler dans la substitution de produits de grande valeur, sous un faible poids, à des marchandises lourdes, dans l'essor de l'industrie minière, et l'application du décret du 10 février 1900, cause de l'arrêt, en certaines régions, de l'exploitation et de la récolte de produits forestiers.

Le renchérissement du prix du bétail est résulté de l'achat d'un grands nombre de bœufs à destination de l'Afrique australe. Il correspondait, non à une diminution des troupeaux, mais à l'intensité de la demande, au taux très avantageux des prix offerts, conséquence des événements de guerre.

L'or a pris une large place dans les exportations. La découverte, dans les régions du versant oriental, de riches gisements aurifères a amené,

Digitized by Google

dans cette partie de la colonie, de nombreux travailleurs à la suite des prospecteurs et exploitants européens; Betsileo, Betsimisaraka, Tanala même sont accourus sur les chantiers : on y a compté jusqu'à 10.000 engagés. L'abondance des récoltes de produits naturels pour l'exportation, cire, caoutchouc, s'est fortement ressentie de ce mouvement. On ne saurait considérer pourtant que le résultat ait été moins avantageux.

A l'intérieur de la colonie, on a pu constater aussi une activité plus grande dans les transactions. Le commerce des bœufs dans les provinces côtières, soit en vue de l'exportation, soit à destination des régions centrales, en a été l'un des principaux éléments. Symptôme satisfaisant de la confiance qu'inspire notre autorité aux populations du centre de l'île, de nombreux commerçants hova et betsileo, agents, pour la plupart, de maisons européennes, sont allés chercher du bétail jusque dans l'intérieur des cercles des Bara, de Fort-Dauphin, de Maintirano, de Morondava, de la Mahavavy, où, avant notre prise de possession, ils ne pénétraient que dans des circonstances exceptionnelles et avec les plus vives appréhensions.

D'autres indigènes se sont livrés aux mêmes opérations pour la reconstitution des troupeaux dans les provinces qui avaient eu le plus à souffrir de l'insurrection. Le cheptel du cercle de Maevatanana s'est ainsi augmenté de 13.000 têtes.

Cet exode de bétail des régions du sud vers le plateau central serait, sans nul doute, dangereux, s'il avait pour résultat une diminution telle de la population bovine, que les besoins locaux — ceux de la culture et de l'alimentation des troupes en particulier — ne puissent plus trouver à se satisfaire sur place.

Mais, cette remarque faite, le mouvement de transactions, l'établissement de relations entre indigènes de tribus différentes, auxquels ont donné lieu les achats de bétail, me paraissent devoir être admis comme des faits économiques heureux. Ces achats, plus importants que par le passé, effectués dans les territoires de l'ouest et du sud, pour les régions centrales, étaient motivés, non par une augmentation de la consommation, mais par la création d'entreprises d'élevage par les indigènes et les colons. Or, au point de vue de l'intérêt général de la colonie, il y a, semble-t-il, avantage à ne pas mettre obstacle aux efforts manifestés, pour accroître leurs troupeaux, par les Hova et les Betsileo,

Digitized by Google

parce que, avec eux, plus industrieux, moins insouciants, plus dociles que les Sakalava aux suggestions de l'autorité, les déchets sont moins à redouter, les résultats plus certains. *A fortiori* ne saurait-on s'opposer à ce que les colons, dont l'installation dans les régions de l'ouest serait peut-être encore prématurée, aillent y chercher les éléments nécessaires à la création d'entreprises de colonisation.

Dans cette partie de la colonie, où l'établissement de notre autorité est de date récente, la pénétration commerciale prépare la colonisation active; déjà elle a eu pour résultat de mettre à la portée des populations à demi sauvages de l'ouest, les produits de notre industrie, d'éveiller en elles quelques convoitises, de leur faire connaître et apprécier la valeur pratique de l'argent.

Aussi, le nombre des commerçants, notamment des patentables indigènes, petits détaillants d'articles européens, s'y est-il, en 1900, notablement élevé. Dans le cercle de Morondava, il est passé de 161 à 255; dans celui de la Mahavavy, de 34 à 392; dans le cercle d'Analalava, de 585 à 1.000.

Il faut retenir encore, comme une manifestation de progrès économiques, des déplacements de populations vers les grandes routes reliant le centre de l'île aux régions côtières. Maevatanana est devenu un centre indigène important. Cette localité comptait 204 patentables à la fin de 1900; il n'y en avait que 101 en 1899. Un fait analogue s'est produit à Moramanga, Beforona et Mahatsara.

Ces nouveaux groupements de populations, en facilitant les transactions, ont eu, en même temps, le plus heureux effet pour le développement des cultures. L'influence de l'autorité a pu s'exercer plus efficacement, et c'est ainsi que, dans les provinces de Moramanga et de Maevatanana, la superficie des rizières s'est élevée respectivement de 1.874 hectares à 2.480 hectares, et de 2.400 hectares à 3.600 hectares, au cours de l'année dernière...

Malgré les progrès réalisés, les débouchés qu'offrait à la fin de l'année dernière la population malgache à l'industrie européenne sont encore de faible importance, relativement à ce qu'ils peuvent et doivent être. Dans l'Imerina et le Betsileo, les indigènes des grands centres ont pris des habitudes de confort, apportent dans leur mise une certaine recherche, voire même quelque élégance. Beaucoup de jeunes gens des villes les plus importantes ont définitivement adopté le genre de vie à l'euro-

Digitized by Google

péenne, se tiennent même au courant des « nouveautés ». A Tananarive, par exemple, la vente des bicyclettes a pris, en très peu de temps, une grande importance dans la population malgache. Ces faits démontrent, une fois de plus, l'esprit d'assimilation de la race.

Toutefois, même dans les provinces du centre, les habitants des campagnes manifestent encore, au point de vue du vêtement, des installations, une indifférence qui, souvent, jure avec les principes les plus élémentaires de propreté et d'hygiène. Les chefs de province ne doivent pas négliger ces détails. Ainsi, dans les régions froides du plateau central, il y aurait grand intérêt à répandre dans la population indigène l'usage des vêtements de laine, qui aurait, entre autres conséquences, celle de diminuer la mortalité infantile. Les distributions que j'ai faites à plusieurs reprises et, récemment encore, lors de la fête des enfants, à l'occasion de laquelle j'ai remis aux mères de famille indigènes deux mille vêtements de laine, ont été accueillies avec la plus vive reconnaissance.

Il est à présumer que l'exemple donné par quelques notabilités malgaches, sur les conseils des autorités locales, sera bientôt suivi par la population. Les ressources des Malgaches sont, il est vrai, très limitées; mais ils ont tous les moyens pour les augmenter et, telles qu'elles sont d'ailleurs, elles excèdent largement les dépenses qu'ils effectuent, tant comme consommateurs des produits de notre industrie que comme contribuables.

Les approvisionnements des services militaires entrent pour 7.161.000 francs dans les importations de 1900.

Des documents annexés aux présentes instructions, il ressort que les habitants d'origine européenne, agriculteurs, commerçants, industriels, sont au nombre de 1.945. Ce chiffre est donné par les statistiques économiques, dans lesquelles les chefs de province n'ont fait figurer généralement que les chefs d'entreprises et les directeurs de maisons de commerce. Il est donc au-dessous de la réalité. Le corps d'occupation compte 650 officiers et les diverses administrations 800 fonctionnaires. On peut évaluer, sans exagération, à 1.000 francs par personne et par an, les dépenses faites en articles d'importation par un Européen pour les besoins de la vie matérielle. La part de la population européenne de la colonie — exception faite des corps de troupes — dans le mouvement des importations, semble donc être de 3.400.000 francs,

Digitized by Google

D'après les états récapitulatifs, la population indigène serait de 2.242.000 âmes. Mais plusieurs chefs de province se sont bornés à indiquer, dans leurs statistiques, le nombre des contribuables. En outre, beaucoup de Malgaches, par esprit de méfiance, se soustraient au recensement, dans lequel on n'a pas compris la population flottante. Le total serait vraisemblablement de 2.500.000 au minimum.

Le budget de 1901 fait ressortir à 16 millions de francs environ, soit à 6 fr. 49 par tête, le maximum des charges imposées aux indigènes du fait de notre administration et comme part contributive aux dépenses d'outillage économique de la colonie. Ces chiffres comprennent la majoration de la taxe personnelle, édictée par l'arrêté du 31 décembre 1900, en compensation de la prestation, à laquelle les Malgaches étaient antérieurement assujettis.

En tenant compte des achats faits à l'extérieur, au titre du budget local, on constate que chaque indigène dépense, au maximum, une somme de 15 francs par an, comme contribution au développement de notre industrie et de notre commerce et aux frais d'organisation politique, administrative et économique de son pays. Sur le budget local ordinaire et le budget militaire, 18 millions environ, soit 7 fr. 20 par tête, reviennent aux Malgaches.

Depuis la conquête, la France a introduit, en outre, pour 46 millions de numéraire, dont 26 millions sont restés dans le pays.

De ce qui précède, il résulte que la production du travail ou de l'industrie de l'indigène entre encore pour une faible mesure dans sa capacité d'achat. Jusqu'à ce jour, il a reçu beaucoup plus qu'il n'a donné. Nous nous dépenserions en efforts inutiles si nous ne l'amenions pas à prendre une part de plus en plus grande, à jouer un rôle beaucoup plus actif dans le mouvement général des transactions, susceptibles d'être, pour la colonie, un moyen d'enrichissement.

L'accroissement des exportations est, par suite, l'une des premières nécessités qui s'imposent. Les Malgaches, surtout ceux des régions côtières, ont d'abord à leur portée un moyen immédiat d'augmenter, sans grande peine, leurs ressources par la récolte des produits naturels, caoutchouc, cire, rafia, gomme, etc.

En ce qui concerne le caoutchouc, dont les récoltes ont diminué en raison de la destruction des essences productives, destruction due à l'imprévoyance des indigènes, il serait peut-être possible de reconstituer

Digitized by Google

peu à peu les peuplements, en confiant cette tâche, en quelque sorte à l'entreprise, aux villages indigènes dans des périmètres successifs. Une somme déterminée serait allouée aux villages par unité de superficie mise en valeur et livrée, à l'expiration de quelques années, en bon état d'entretien. Il pourrait être procédé de la même façon avec d'autres essences, le rafia par exemple.

Ce système, pratiqué depuis longtemps avec esprit de suite et, actuellement encore, dans une colonie étrangère des plus prospères, a donné les meilleurs résultats pour la reconstitution des forêts de « teak », qui, cependant, ne peuvent être exploitées qu'à l'âge de 80 ans.

Il peut être, en outre, très utile d'encourager la culture, par l'indigène, de plantes, cocotier, manioc, cotonnier, entre autres, dont les produits sont de nature à alimenter des entreprises industrielles. L'arrêté du 7 mai dernier a déterminé ce que j'entendais faire pour hâter dans les régions centrales l'extension des plantations de mûriers, en vue du développement de l'industrie séricicole. Je serais disposé à édicter, pour d'autres régions et d'autres cultures, des dispositions analogues, sur la proposition qui m'en serait faite par les chefs de province. Déjà, en ce qui concerne le cocotier, un établissement spécial a été organisé à Tamatave par la direction de l'agriculture, dans le but de fournir des semences de bonne qualité.

Quant à l'industrie aurifère, les résultats constatés en 1900 eussent été plus satisfaisants encore sans le gaspillage des gisements les plus riches. Une nouvelle réglementation minière, dont l'étude vient d'être terminée, donnera bientôt aux exploitants toutes les garanties qu'ils désiraient, pour pouvoir créer sur les placers des installations industrielles à substituer au procédé tout à fait primitif du lavage à la battée...

A Madagascar, où le commerce a dans la population indigène son principal débouché, où l'industrie et l'agriculture demandent, pour se développer, le concours de l'indigène, où les ressources du pays offrent à l'initiative directrice de l'Européen des éléments de succès, l'accroissement du bien-être matériel des Malgaches, l'élévation de leur niveau moral sont des conditions essentielles du progrès de la colonisation. Les résultats acquis démontrent que les diverses races de l'île sont, à des degrés très différents, il est vrai, susceptibles d'éducation. Dans bien des cas, leur apathie a sa cause dans l'ignorance et dans la méfiance.

Digitized by Google

Les chefs de province doivent, par conséquent, s'appliquer avec persévérance à bien connaître nos sujets malgaches, à se tenir en communication constante avec eux, à exercer enfin sur eux, comme je l'ai souvent recommandé, une tutelle éclairée et patiente, pour dissiper dans leur esprit l'ignorance et la méfiance, en vue de leur initiation de plus en plus complète à notre civilisation. C'est cette étude qui, au point de vue commercial, comme à tous les autres points de vue, sera notre meilleur guide pour aider au développement économique de notre nouvelle colonie et perfectionner de plus en plus les résultats déjà obtenus.

GALLIENI.

MISSION FOUREAU-LAMY

Le récit complet de la remarquable exploration accomplie par la mission saharienne vient d'être retracé par M. F. Foureau (1) avec une abondance de détails, d'aperçus et d'illustrations qui donnent un vif intérêt aux travaux de cette mission, laquelle pendant près de 2 années de fatigues, de souffrances et de périls sans nombre, sut poursuivre et accomplir jusqu'au bout son vaste programme : l'union de l'Algérie, du Soudan et du Congo français sur les rives du lac Tchad. Les lecteurs de la *Revue Française* ont pu suivre pas à pas tout d'abord, puis dans un coup d'œil d'ensemble présenté par M. Foureau à sa réception par la Société de Géographie de Paris, la marche de la mission saharienne (2). Qu'il nous suffise donc de rappeler, en quelques lignes, son programme et son itinéraire.

Depuis 1883, M. Fernand Foureau se proposait d'effectuer la traversée du Sahara. Dans 9 explorations exécutées depuis cette époque dans le Sud Algérien et chez les Touareg, il avait procédé, avec un soin et une persistance remarquables, à l'étude des voies et moyens les plus propres à l'exécution de sa grandiose entreprise. Aussi, quand en 1898, la Société de Géographie, disposant du legs de 250 000 francs fait par M. Renoust des Orgeries, fit choix de M. Foureau comme chef de la mission destinée à traverser le Sahara, ce nom rencontra-t-il une appro-

---

(1) *D'Alger au Congo par le Tchad*, Masson éditeur.
(2) Voir *Rev. Fr.* janv. 1901 (avec carte).

Digitized by Google

bation unanime. L'adjonction du c^t Lamy, qui connaissait admirablement le Sud Algérien, comme chef d'escorte, assurait à l'avance le succès de l'expédition.

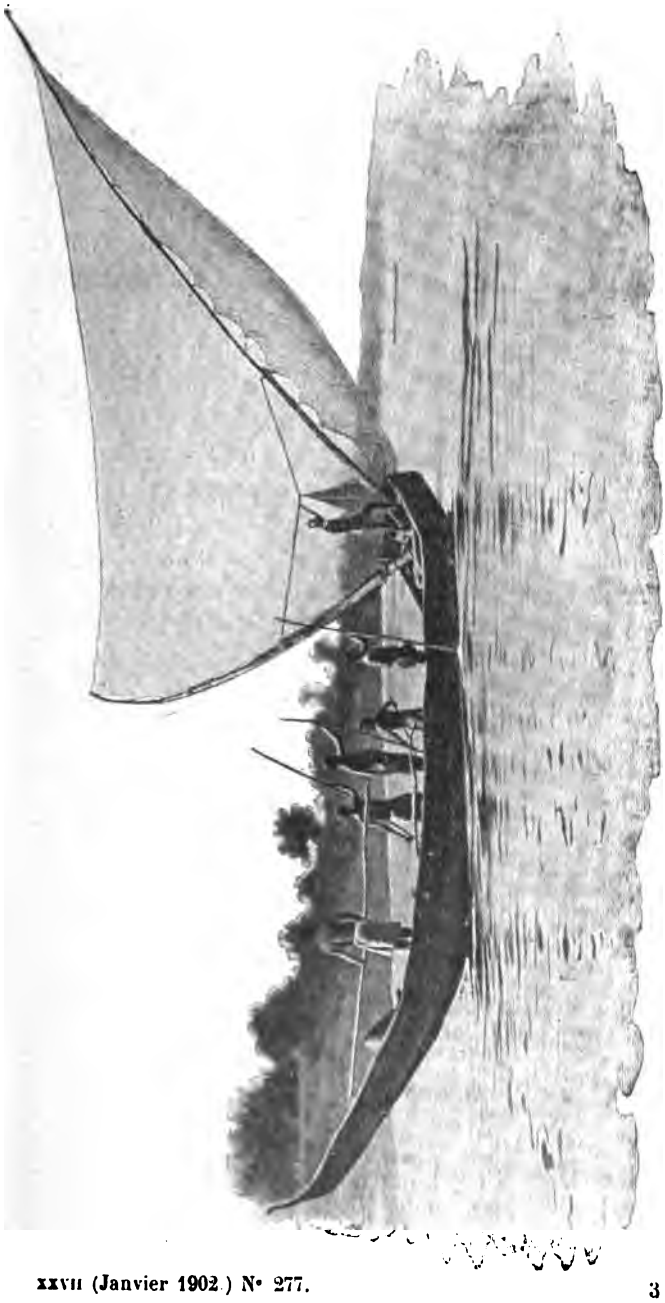
Réunie à Biskra, en octobre 1898, la mission se dirigea sur Ouargla et Temassinine, traversa sans obstacle, mais non sans fatigues, le territoire des Touareg Azdjer, qui se tinrent complètement à l'écart. Dans son journal de marche M. Foureau retrace les péripéties de la traversée du désert de Tanezrouft, région sans un brin d'herbe, sans un point d'eau, la visite au puits de Tadjenout où fut massacré Flatters, les difficultés de la marche dans le désert sous un soleil de plomb, les attaques peu dangereuses des Touareg qui avaient fait le vide autour de la colonne, la perte presque totale des chameaux, les séjours forcés à Agadès et dans l'Aïr, d'où la mission crut un moment ne pas pouvoir sortir, les nouvelles surprenantes de la mission Pallier-Joalland, enfin l'arrivée à Zinder où l'expédition put se reposer de ses fatigues et refaire son convoi. Puis c'est la marche vers le Tchad, la jonction avec les missions soudanaise et du Congo, la défaite et la mort de Rabah ainsi que la fin glorieuse du c^t Lamy que Foureau apprit à Brazzaville au moment où il se préparait à s'embarquer pour la France.

De l'ouvrage de M. Foureau, examinons plus spécialement deux parties : l'organisation et le fonctionnement de l'escorte, d'après un rapport annexe du c^t Reibell, et les conclusions de M. Foureau au sujet de la valeur du Sahara et des régions du Tchad.

Organisation et tactique de l'escorte.

Un ordre du général commandant le 19e corps, du 7 septembre 1898, mettait à la disposition de la mission une force de 200 hommes du 1er tirailleurs algériens, 50 tirailleurs sahariens, 1 demi-peloton de spahis algériens, 2 pièces d'artillerie et les cadres correspondants. Le détachement du 1er tirailleurs comprenait 5 officiers, le capitaine Reibell, les 1^ts Métois, Verlet-Hanus, Britsch et Oudjari, ce dernier indigène, 213 hommes choisis minutieusement parmi les meilleurs tireurs et les hommes les mieux trempés au moral comme au physique. La durée du séjour à Blida (11-20 sept. 1898) fut consacrée aux détails de l'organisation et à l'exécution des tirs avec le mousqueton d'artillerie modèle 1892-94, qui devait être l'armement de la mission. Cette arme présentait sur le fusil d'infanterie des avantages qui ont pu être appréciés

Digitized by Google



PIROGUE AVEC FILET DE PÊCHE DU CHARI.

Digitized by Google

grandement, au point de vue du poids et du maniement à méhari et à cheval, et en raison de la forme du sabre-baïonnette.

Une seule modification fut faite dans l'équipement : le remplacement du havresac par une ceinture cartouchière et par un sac des subsistances militaires dans lequel étaient enfermés les effets de réserve de l'homme. Rien ne fut changé à la chaussure ni à l'habillement du tirailleur. Chaque homme était muni d'une serpe et d'un autre outil.

Le demi peloton du 3e spahis comprenait 13 cavaliers, dont 11 indigènes. La section d'artillerie sous les ordres du lt de Chambrun, de l'artillerie de marine, fut constituée avec 2 Hotchkiss de 42 millimètres. Le service des bouches à feu fut assuré par 12 tirailleurs, prélevés sur les 213 de l'escorte, et dont l'instruction spéciale fut faite en quelques séances.

Les 3 unités réunies à Biskra se rendirent à Ouargla en plusieurs groupes, en marches d'entraînement et d'instruction. Peu à peu les tirailleurs parvinrent à seconder les chameliers, puis à les suppléer pour le chargement et la conduite du chameau. En même temps que l'instruction au service chamélique, les différentes unités se familiarisaient avec les formations de marche et de stationnement usitées au Sahara.

Aux tirailleurs algériens formés en 4 sections vint s'ajouter à Ouargla le détachement de 50 tirailleurs sahariens commandé par le lt Rondenay, qui forma la 5e section. Ces tirailleurs reçurent aussi l'armement modèle 1892-94. Chaque section comprit 50 hommes commandés par un lieutenant. Tous les soldats étaient indigènes, sauf 3 tirailleurs pourvus d'emplois spéciaux.

Les vivres furent répartis exactement entre chaque section. L'approvisionnement de réserve en munitions d'infanterie comprenait 200 000 cartouches. La section d'artillerie était approvisionnée à 200 coups par pièce avec une grande quantité d'artifices et de pétards de mélinite.

Le service médical était exercé par les médecins aides-majors Fournial et Haller. En résumé, l'escorte comprenait 278 hommes dont 28 Européens. Il y avait 10 officiers. La cavalerie se composait de 13 chevaux de spahis et 12 d'officiers ou membres civils.

L'opération la plus compliquée et la plus décevante du séjour à Ouargla fut la constitution du troupeau et du matériel chamélique. Il fallut emballer dans des *graras* ou grands sacs les bagages et charges

Digitized by Google

de la mission et les jumeler par colis symétriques variant entre 120 et 150 kilos. Les tonnelets destinés à recevoir la réserve d'eau constituent une charge fort mal commode en raison de leur forme arrondie, de leur peu de stabilité et de la frayeur qu'ils causent aux chameaux ombrageux par le bruit de leurs chaînes. Les *guerbas* ou peaux de bouc exigèrent, comme récipients d'eau, des lavages et goudronnages répétés.

Les bâts laissèrent surtout à désirer et causèrent beaucoup d'accidents et de blessures en route. Les chameaux parvenant du Sud Algérien furent divisés en groupes de 200 pour les 5 sections; chacune de celles-ci les répartit en groupes de 50 entre ses 4 escouades. Dans chaque escouade, 12 à 14 chameaux étaient destinés au portage des tirailleurs et de leurs *guerbas* individuelles, les autres au transport des charges; quelques-uns restaient haut-le-pied. Pour faciliter la tâche des tirailleurs et distinguer les chameaux de chaque escouade, on mettait à ces derniers des colliers de couleurs différentes.

Les gradés furent soumis à de rudes épreuves. Devenus de véritables *bachamars*, ils avaient à leur disposition 12 hommes pour charger, conduire et soigner 50 chameaux. Tous se fussent difficilement tirés d'affaire s'ils n'avaient eu jusqu'à Temassinine et Aïn-el-Hadjadj 2 indigènes Chaamba par escouade pour les guider en ce qui concerne les réparations du matériel, la nourriture, les soins à donner et la recherche des traces des chameaux disparus. Dans cet énorme convoi de 1.000 têtes, il arrivait souvent qu'un chameau s'égarât derrière une dune à la suite de la dispersion du troupeau sur un vaste terrain de pacage; aussi les recherches prenaient-elles parfois beaucoup de temps.

Dans sa marche en avant, la colonne adoptait la formation en carré autour du convoi. Le camp était formé de 2 carrés concentriques dont les côtés étaient jalonnés par les charges. Le parc à chameaux était dans le carré intérieur; la bande (de 15 pas) entre les 2 carrés, servait à l'établissement du bivouac des sections. Chaque face de ce camp avait une longueur de 100 mètres; la garde en était assurée la nuit par 8 postes de 4 hommes. Un service de ronde permanent était chargé de veiller au bon ordre et de tenir les sentinelles éveillées. Enfin, depuis la sonnerie du réveil jusqu'au départ, une patrouille de spahis battait l'estrade aux environs du camp.

L'activité du service de surveillance se portait sur le troupeau qui

Digitized by Google

dès l'arrivée à l'étape était envoyé au pâturage, souvent à plusieurs kilomètres. La garde du troupeau comprenait 8 hommes et 6 sokhars Chaamba par section; les tirailleurs, placés sur les points dominants, formaient une ligne de postes autour du troupeau. Une patrouille de spahis surveillait l'ensemble. Quand les auxiliaires furent licenciés, on constitua avec 7 Chaamba restants un groupe de guides dont les services furent fort appréciés. Lancés chaque jour à la recherche des points d'eau et des pâturages, doués d'une vue perçante, reconnaissant admirablement les traces, ils coururent de grands dangers dans ces reconnaissances, où quelques-uns trouvèrent la mort.

La tactique de marche de la colonne variait suivant la nature du terrain. La place occupée par les chameaux et l'obligation de suivre le plus souvent les pistes frayées, obligeaient la colonne à s'échelonner en profondeur. Sur les surfaces sablonneuses de l'Erg, la formation en colonne par sections était la plus avantageuse; les chameaux, s'avançant ainsi sur un large front, s'entraînaient mutuellement à allonger l'allure. Quand le terrain se rétrécissait, la colonne marchait par échelons de demi-section ou d'escouade. Dans le passage des défilés, on ne pouvait plus employer que la file indienne; et quand le passage était mauvais, l'écoulement de la colonne ne demandait pas moins de 3 heures. Quel que fût l'ordre de marche, l'artillerie et le convoi des spahis prenaient place derrière l'échelon de tête.

Les mesures de sûreté pendant la marche étaient de trois sortes : La sûreté éloignée devait être assurée par le guides Chaamba. La sûreté rapprochée était garantie par les spahis : 6 cavaliers en tête de la colonne et 7 en queue. Ces cavaliers s'égrenaient sur les flancs pendant les haltes. Enfin, la défense immédiate était assurée par le fractionnement en 2 groupes de chaque section : l'un destiné à pelotonner et faire coucher les animaux en cas d'attaque, l'autre marchant soit sur les flancs, soit en tête ou en queue du convoi, qui se trouvait ainsi plus ou moins largement encadré. En cas d'alerte, le long rectangle de la colonne s'efforçait de serrer sur sa tête, et si le convoi s'était trop allongé, chaque tronçon eût formé un carré isolé, les plus éloignés prêts à secourir les autres. Ces principes de défense furent rigoureusement observés pendant tout le cours de l'expédition et permirent à la mission de traverser toute la région saharienne sans avoir été entamée par les Touareg.

Digitized by Google

FEMMES CHOUA (RÉGION DU TCHAD) (1).

(1) Ce dessin, ainsi que les suivants, nous a été obligeamment communiqué par la maison Masson.

Digitized by Google

Que vaut le Sahara?

Comme conclusion du récit de son exploration, M. Foureau examine la question que se posent bien des personnes : Que vaut le Sahara? Faut-il renoncer à jamais rien en tirer, ou, au contraire, se présente-t-il avec quelque avenir?

« Notre traversée du Sahara, dit M. Foureau, ne peut nous éclairer que sur le parcours de la ligne suivie, mais non pas sur l'ensemble de la région entière, si ce n'est par déduction.

Il est bien évident, *a priori*, que le Sahara actuel ne peut rien nous fournir, que ses populations sont pauvres et des plus hostiles à la pénétration européenne, que ses productions sont nulles et que le transit commercial qui le traverse est insignifiant. Devons-nous, pour cela, jeter le manche après la cognée et déclarer qu'il n'y a rien à faire? Tel n'est point mon avis : les terrains reconnus permettent de croire que les massifs montagneux du Sahara peuvent contenir des gisements miniers, et il est indispensable de vérifier cette hypothèse avant de trancher la question.

Une immense région comprenant le massif central du Ahaggar, avec ses tentacules s'étendant à l'est jusqu'à Mourzouk, à l'ouest jusqu'à Timissâo et atteignant à peu près la 23e parallèle nord, offre un vaste champ d'investigation, inconnu, à nos recherches. Ce large territoire reste à étudier de près et je considère que cette exploration s'impose au point de vue géologique, aussi bien qu'au point de vue géographique. Ce n'est que sur les résultats qu'elle aura donnés qu'il sera permis de juger de ce qui reste à espérer du Sahara.

Aujourd'hui, il serait évidemment de la dernière imprudence d'aller fonder des postes au milieu de régions aussi infertiles et aussi inhospitalières, mais ce que le gouvernement ne doit pas faire, en l'état actuel de nos connaissances de la région, il est possible que l'initiative privée se trouve en mesure de l'exécuter si de nouvelles recherches et de nouveaux documents nous donnent la certitude de gisements miniers importants.

Quant à ce qui concerne le Soudan, c'est-à-dire cette partie du continent qui s'étend de Zinder au Tchad, la question n'est plus la même. Là le sol est fécond et peut être en entier cultivé, mais cultivé en produits dont je ne vois guère l'écoulement possible vers la métropole.

Digitized by Google

Le moyen de tirer parti de ce pays est donc de chercher à y introduire, en masses le plus considérables possible, les objets de fabrication française. Pour obtenir ce résultat, il faut d'abord assurer la sécurité sur tout le territoire. Nous obtiendrons ainsi une natalité très grande des indigènes et partant des besoins toujours croissants. Ces besoins se traduisent par la recherche d'étoffes surtout et c'est là qu'est l'avenir du Soudan.

Dans l'état actuel des choses, il convient pour desservir cette région — aussi bien que celle de l'Aïr qui est franchement saharienne et où les besoins d'étoffes présentent la même intensité — d'essayer d'établir à notre profit un service de caravanes; une action combinée du gouvernement de l'Algérie et du gouvernement du Soudan suffirait probablement à résoudre le problème. Des caravanes algériennes peuvent être envoyées à mi-chemin du Soudan pendant que d'autres caravanes soudanaises viendront au même point prendre leurs charges. La sécurité sera facilement obtenue dans toute la région de l'Aïr par celui qui occupera Zinder. En effet, un groupe de 100 ou 200 cavaliers, au maximum, parti de Zinder, tient en entier le Damergou, son voisin; or, le Damergou est le grenier à mil de l'Aïr tout entier, il ne faut pas l'oublier, et les Touareg ne vivent que par le Damergou. »

Zinder — qui pour les indigènes porte le nom de Damagaram — est une ville importante, à l'aspect riant, entourée d'une forte enceinte percée de 7 portes. Ses murailles en terre, hautes de 9 à 10 mètres, ont une épaisseur de 12 à 14 mètres à la base; elles vont en s'amincissant jusqu'au sommet où elles n'ont plus que 50 à 60 centimètres. Ses rues sont nombreuses et assez tortueuses, sauf les grandes artères aboutissant aux portes. Les constructions — maisons de briques de terre ou paillottes ne sont pas très denses, à cause des exigences des blocs errants de roche parsemés à l'intérieur de l'enceinte. Par sa position Zinder est une ville d'avenir, peut-être un aboutissant du Transsaharien.

« Actuellement le mouvement de transit Méditerranée-Soudan et inversement, qui jadis s'exerçait avec la Tripolitaine et le Bornou comme terminus, a disparu devant les exploits de Rabah qui ont eu pour résultat de faire cesser tout commerce; le seul vestige de ce transit qui soit encore apparent s'est détourné et réfugié sur la ligne Benghazi-Ouadaï, où de *petites caravanes* viennent encore apporter quelques marchandises d'Europe.

Digitized by Google

Si maintenant nous passons aux régions du Chari et du bassin du Congo, nous nous trouvons en face d'une situation très différente de celles des deux premières contrées traversées. La partie nord de cette région est assez semblable au Soudan et encore susceptible de cultures similaires de celles de ce dernier pays; mais au delà il ne reste plus que la forêt et la production d'ivoire et de caoutchouc. L'ivoire ne peut affluer indéfiniment et la chasse à l'éléphant n'a qu'une durée limitée. Quant au caoutchouc, une sage réglementation peut faire espérer une durée indéfinie de cette production, mais les noirs qui la recueillent n'ont aucuns besoins, et j'ai bien peur que leur paresse ne soit incurable.

Quant à ce qui concerne les transports, cette région est beaucoup mieux partagée que les autres à cause de ses fleuves; malheureusement beaucoup ne sont navigables que pendant la moitié de l'année à peine et, en outre, certains sont coupés de rapides infranchissables ou très difficilement franchissables.

Le premier effort à tenter dans ces régions me paraît être d'organiser immédiatement un service sérieux de navigation fluviale sur le Congo ou l'Oubangui, qui mette entre les mains de la colonie un instrument *docile et sûr*, à marche périodique et réglementée, *ce qui n'existe pas*. Ce service devra être assuré par des bateaux spéciaux permettant le passage en toute saison depuis Bangui jusqu'à Brazzaville.

Dans le bassin du Chari, depuis le nord du Tchad jusqu'à Gribingui, c'est-à-dire sur plus de 800 kilomètres en latitude, la navigation est aisée aux hautes eaux; mais entre ce système fluvial et celui de l'Oubangui-Congo s'étend un espace de 300 kilomètres où le portage humain est la seule façon de transporter, mode défectueux, indigne de notre époque et de nos mœurs et susceptible de faire émigrer ou disparaître des populations entières.

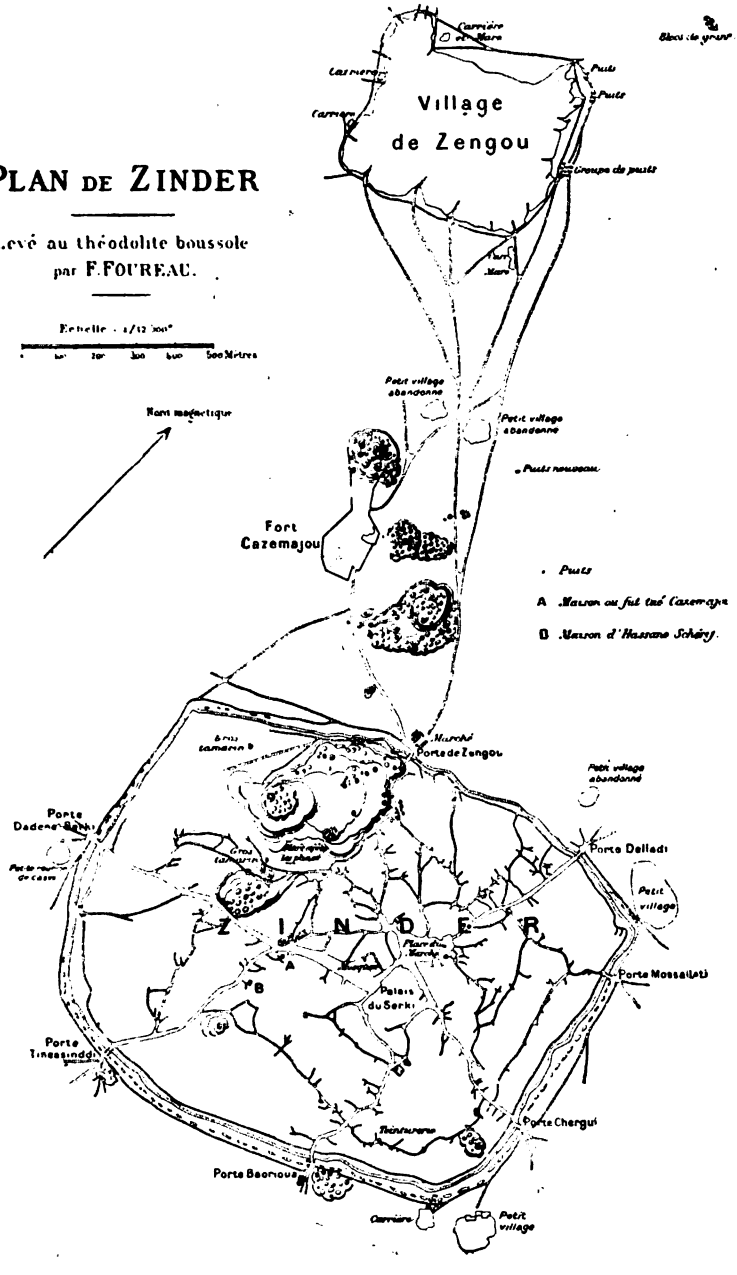
D'autre part, les relations entre le Tchad et l'Océan du côté plein Ouest, entre le Tchad et la Méditerranée du côté du Nord, sont extrêmement difficiles, très longues et très dangereuses. On a donc pensé à réunir par une voie ferrée unique tous ces points de notre vaste empire africain, et on a rêvé le Transsaharien.

Considéré en tant qu'affaire commerciale, immobilisant forcément d'énormes capitaux, je n'ai qu'une très médiocre confiance dans le rendement probable du Transsaharien devant le néant de trafic que j'en-

Digitized by Google

PLAN DE ZINDER

Levé au théodolite boussole
par F. FOUREAU.



Digitized by Google

trevois. Mais, si on ne veut le considérer que comme un *instrument de domination* (d'autres disent un *chemin de fer impérial*, et c'est évidemment la même chose), le Transsaharien, sous ce point de vue spécial, serait alors une œuvre splendide, aplanirait bien des difficultés, supprimerait bien des obstacles. Ses apôtres le défendent avec vigueur et comptent bien que sa construction sera la première affirmation de l'ardente activité du vingtième siècle. »

C'est surtout à ce dernier point de vue qu'il faut se placer pour préconiser la construction du transsaharien, notre meilleur porte-respect dans l'Afrique centrale et un puissant élément d'action en cas de guerre coloniale.

G. Vasco.

LA CORÉE

Nous extrayons du *Mouvement Géographique* les notes suivantes :

L'empire de Corée est situé au nord-est de l'Asie; il se compose d'une très grande presqu'île et d'un nombre considérable d'îles et d'îlots; la frontière du nord est formée de hautes montagnes très boisées, celle de l'ouest et du sud-ouest par la mer Jaune, celle de l'est par la mer du Japon et celle du sud par le détroit de Corée. Du nord au sud, la Corée a environ 1,250 kilomètres de longueur.

Le nom de Corée vient du chinois Kao-li, prononcé Kô-raï par les Coréens, et qui se traduit en français par « sérénité du matin ».

La durée du voyage entre Bruxelles et Séoul est, au minimum, de 45 jours.

Le pays est essentiellement montagneux et, en partie, principalement dans le nord, couvert de grandes forêts, où domine surtout le pin; aux environs des agglomérations, tout est dénudé par les habitants qui ne se chauffent qu'au bois. Deux grands fleuves prenant leur source dans les monts Chanyan-Alin au nord, arrosent le pays: l'un coule vers l'ouest et se jette dans la mer Jaune après avoir formé sur une grande distance la frontière entre la Chine et la Corée; le second appelé Tou-man-Kang, sépare la Corée de la Mandchourie et se jette dans la mer du Japon. La chaîne de montagnes allant du nord au sud donne naissance sur ses deux versants à un assez grand nombre de cours d'eau plus ou moins considérables.

Digitized by Google

Le climat de la Corée n'est pas un climat tempéré, l'hiver y est long et rigoureux, l'été excessivement chaud, mais court. Ce pays, quoique situé sous la même latitude que le sud de l'Italie, a cependant ses fleuves complètement gelés pendant plusieurs mois consécutifs; la saison des pluies arrive en plein été (juillet-août), ce qui cause des chaleurs humides, très pénibles, semblables à celles du sud-ouest de la Chine, de Canton par exemple.

Le Coréen semble, comme physique, tenir un juste milieu entre le Chinois et le Japonais; un certain nombre, surtout dans les classes élevées, rappellent l'Arabe du nord de l'Afrique; il est de taille moyenne et, en général, bien proportionné. Le teint est jaunâtre, les cheveux noirs, la barbe noire et clairsemée; vers le nord, le Coréen paraît être plus robuste et est d'une taille plus élevée. En général, le Coréen est intelligent, il apprend facilement les langues étrangères.

La population totale est évaluée à 8 millions d'habitants.

N'ayant aucun document pouvant me servir de guide, je ne puis que relater ce que j'ai pu apprendre des Coréens eux-mêmes sur l'origine et l'histoire de leur pays.

Les Coréens disent descendre des Tartares ou des Mongols. Vers le XIe siècle de notre ère, un grand conquérant d'origine tartare se serait rendu maître de toute la Corée, alors divisée en différents petits royaumes, et sa dynastie se maintint pendant plusieurs siècles, jusqu'au moment où le pays devint, après de nombreuses guerres, vassal de l'empire chinois.

La Corée fut de tout temps le champ de bataille de prédilection entre les Chinois et les Japonais; aussi se vit-elle bientôt réduite à payer tribut à ses deux puissants voisins. Ce n'est qu'en 1895 qu'elle fut déclarée complètement indépendante; le roi Yi-Hieung de la dynastie des Han, se fit proclamer empereur le 12 octobre 1897; il est né en 1852 et est monté sur le trône en 1864; c'est le trentième souverain de la même dynastie.

L'empereur est autocrate absolu, il a droit de vie et de mort sur ses sujets. Il est entouré de ce que l'on appelle « le grand conseil d'État » composé de onze membres pris parmi la noblesse et les hauts dignitaires.

Sous le grand conseil se trouvent placés les différents ministères : des affaires étrangères, de la cour, de la justice, de la guerre, de la police et gendarmerie, de l'intérieur et instruction publique, et enfin

Digitized by Google

celui des postes, télégraphes et travaux publics. Les ministres changent très souvent; seul le ministre des affaires étrangères est en fonction depuis plusieurs années. Chaque département a également un vice-ministre; c'est là, en somme, une sinécure, et il est excessivement rare qu'un vice-ministre devienne ministre.

Le pays est divisé en treize provinces ayant à leur tête un haut mandarin appelé gouverneur ; chaque province est divisée en districts, 300 en tout, administrés par des mandarins inférieurs, souvent des chefs militaires. Les différents emplois, même les plus élevés, sont peu rétribués.

Tous les mandarins civils sont également juges, mais les sentences d'exil ou de mort ne peuvent être prononcées que par l'empereur. La cour suprême est à Séoul. La torture existe encore et est appliquée souvent; un cas tout récent vient de se produire : le ministre de la justice. Kim Yung Chun, accusé de fabrication clandestine de monnaie de nickel, a été emprisonné; on lui a d'abord appliqué soixante coups de rotin, puis on l'a torturé et, quatre jours après, étranglé; ce ministre, paraît-il, était exécré du peuple à cause de ses extorsions.

La langue coréenne ne ressemble pas à la langue chinoise; elle est polysyllabique et ses intonations sont très variées. L'écriture est semblable à celle de la Chine; les Coréens se servent également d'un pinceau au lieu de plume et écrivent en colonnes verticales de haut en bas, en commençant à droite de la page.

La religion de Confucius est de beaucoup la plus répandue en Corée et le culte des ancêtres est sacré pour tout Coréen. Les missionnaires catholiques, ayant à leur tête un évêque qui habite Séoul, sont répandus dans toute la Corée. Le nombre de chrétiens indigènes est assez considérable. Séoul possède une belle cathédrale, admirablement située sur une colline assez élevée; à côté se trouve l'établissement des sœurs de la Sainte-Enfance, renfermant environ trois cents orphelins et orphelines; cet établissement admirablement tenu, rend de véritables services au pays.

Les missions américaines ont également un temple très bien bâti; un vaste asile est actuellement en construction; la Russie fait édifier une église près de sa légation.

Les maisons coréennes sont construites d'une façon très sommaire, au moyen d'un mélange de terre mouillée et de moellons reliés entre

Digitized by Google

eux par des cordes en paille; aussi sont-elles très peu solides. On chauffe les maisons par-dessous au moyen de caniveaux formés de pierres plates et de terre; à chaque extrémité une ouverture; on y entasse de la paille et du bois et on y met le feu; si les caniveaux n'ont pas de fissures, la fumée s'échappe par l'ouverture, à ras du sol, donnant sur la rue; si, au contraire, il y a fissure, la fumée envahit la maison; c'est le cas le plus ordinaire; ce mode de chauffage est, pour nous, insupportable.

Les maisons n'ont pas d'étage; la toiture, reposant sur de grosses traverses de bois, est formée par un assemblage de baguettes très serrées, sur lesquelles on étend une épaisse couche de terre; par-dessus on place des tuiles ou de la paille. La forme du toit ressemble à celle des maisons chinoises; pas un clou n'entre dans la construction d'une maison coréenne; les vitres sont inconnues; on les remplace par du papier spécial.

En dehors du palais, des légations et de trois ou quatre maisons appartenant à des Européens, on peut dire que Séoul, qui compte environ 200,000 habitants, n'est qu'une immense agglomération de huttes et un dédale de ruelles.

Les maisons n'ont ni fosses d'aisance ni égouts; les immondices se déversent, à ciel ouvert, dans les fossés longeant la route; ces fossés sont, de temps en temps, plus ou moins curés par des coolies qui emportent cet engrais dans les champs. Chose remarquable, c'est que, malgré cette absence de propreté, malgré les immondices dans lesquelles on patauge, il y a peu de maladies épidémiques, exception faite pour la petite vérole, qui est ici à l'état endémique et fait un grand nombre de victimes, parmi les enfants surtout.

Au point de vue social, les Coréens sont divisés en quatre classes assez distinctes : 1° les nobles et les descendants bâtards des nobles; 2° les petits fonctionnaires; 3° les artisans; 4° le bas peuple.

En réalité, l'esclavage n'existe pas; il y a cependant dans les préfectures de provinces des prisonniers qui, en fait, sont de véritables esclaves, mais ce sont des cas isolés.

Les nobles sont divisés en quelques grandes familles, qui luttent entre elles pour l'obtention des hautes dignités. Les places de ministres, de gouverneurs, etc., appartiennent, en général, à la classe des nobles; tous ces dignitaires sont peu payés. Les emplois inférieurs sont donnés

Digitized by Google

après examen; il en est de même pour les grades dans l'armée, mais on déroge souvent à la règle.

L'armée est recrutée un peu dans toutes les classes; il y a environ 20,000 hommes sur pied de paix, disséminés dans les treize provinces. Séoul a une garnison d'environ 8,000 hommes d'infanterie; les hommes sont armés du fusil Gras et habillés à l'européenne ou à peu près. Une école militaire a été fondée ici par des officiers russes; actuellement elle est dirigée par des officiers coréens.

Un Coréen peut avoir autant de femmes qu'il peut en nourrir; il vit de son côté, a ses chambres à lui et les femmes vivent ensemble; beaucoup de Coréens riches n'ont qu'une femme et vivent en famille.

La femme coréenne n'a pas de nom, elle est considérée comme étant très inférieure à l'homme; à peu de chose près c'est une esclave; mère de famille, elle allaite ses enfants jusqu'à ce que ceux-ci atteignent 3 et même 4 ans. Jusqu'à l'âge de 8 ans, les enfants d'une même famille vivent ensemble; à partir de cet âge, on sépare les sexes.

Tous les enfants indistinctement portent les cheveux longs et tressés sur le dos; vers la quinzième année, on coupe la tresse aux garçons; ils relèvent alors leurs cheveux sur le dessus de la tête de façon à former un petit chignon pointu. La tête est entourée d'un filet noir en crins ou toile métallique, et sur cette toile, ressemblant beaucoup à une cloche à fromage, les hommes placent un chapeau noir, également en tissu rigide, large de bords et dont le fonds est en forme de cône tronqué. Ce chapeau ne les protège ni du soleil ni de la pluie; pour se préserver plus ou moins de celle-ci, ils ajoutent sur leur chapeau une espèce d'abat-jour fermé au-dessus, en papier huilé; le Coréen n'enlève son chapeau que pour se coucher.

Le costume coréen est blanc, hiver comme été; l'hiver chaque pièce est ouatée. Les hommes portent des pantalons de toile blanche très larges, noués à la cheville; les chaussures sont en paille pour le peuple, en cuir blanc ou de couleur pour les gens aisés; la tunique très longue est blanche, par-dessus ils mettent une autre tunique plus courte d'étoffe très légère et de couleur, souvent bleue, le tout noué par un ruban sous les bras.

Le grade des mandarins se distingue par deux boutons attachés derrière et un peu au-dessus des oreilles; les plus élevés les portent en or, puis en jade, etc.

Digitized by Google

Le costume des femmes est absolument disgracieux; pantalon formant jupe et attaché aux chevilles, jaquette plus que courte et n'atteignant jamais la ceinture, de sorte qu'une grande partie du buste est complètement nue ; pour sortir, les femmes de la classe aisée se mettent sur la tête un long manteau d'étoffe légère, uniformément vert bordé de blanc, les manches pendent à droite et à gauche de la tête; c'est ce manteau qui leur sert à se couvrir en partie le visage.

Une femme de haut rang ne sort jamais, sauf quelquefois en chaise fermée; en somme, le costume des femmes coréennes ressemble à celui des femmes arabes, mais en laid. Plus une Coréenne est de rang élevé, plus la masse de faux cheveux doit être considérable.

La durée du deuil pour un proche parent est de trois ans; il se porte en gris jaunâtre; les hommes se couvrent alors la tête d'un immense chapeau de paille grossière, de forme rabattue, leur cachant le visage; ces chapeaux mesurent environ 2 mètres de bords; les femmes ne sortent pas pendant la durée du deuil et un homme de qualité doit rester chez lui au moins un an.

La jeune fille étant toujours enfermée, est mariée par sa famille sans connaître son fiancé; la veille du mariage, dans lequel la loi n'intervient pas, on amène la jeune fille chez son futur et pour la première fois celui-ci voit sa fiancée, mais elle ne le voit pas et ne peut même répondre a ses questions, les parents ayant pris soin de fermer ses yeux et sa bouche au moyen de bandelettes; la nuit se passe en festin pour les invités, et le matin on remet la jeune fille à son mari.

L. Vincart,
Consul général de Belgique à Séoul.

L'ANCIENNE LOUISIANE AUJOURD'HUI

A l'occasion de la prochaine célébration du centenaire de l'achat de la Louisiane, le bureau de statistique de Washington a fait le relevé de quelques chiffres relatifs à la situation présente et aux productions actuelles du territoire vendu par Napoléon aux États-Unis. On sait que ce territoire comprenait, non seulement la Louisiane actuelle, mais encore toute la région située sur la rive droite du Mississipi, le Far West d'aujourd'hui.

Digitized by Google

Ce relevé montre que la superficie des terres ainsi acquises par les États-Unis était supérieure à celle des treize États primitifs de l'Union; ceux-ci mesuraient 820.944 milles carrés contre 875.025 m. c. Quatorze États ou territoires ont été formés, en tout ou en partie, par la division de la Louisiane. Celle-ci avait 100.000 habitants; ceux-là en ont aujourd'hui 14.108.616! Ces États et territoires représentent en étendue près d'un tiers de l'Union américaine et leur population près d'un cinquième.

Ils ont produit : en 1890, 164 millions de boisseaux de blé et, en 1900, 264 millions valant 152 millions de dollars et formant plus de la moitié de la production entière des États-Unis.

Ils ont donné : en 1890, 603 millions de boisseaux de maïs et, en 1900, 1.013 millions représentant 314 millions de dollars et 48 0/0 de la récolte totale du pays.

Ils ont fourni : en 1900, 311 millions de boisseaux d'avoine, soit 38 0/0, valant 71 millions de dollars. Leur production d'orge, pour cette même année, a été évaluée à plus de 10 millions de dollars; celle de seigle à plus de 2 millions; celle de pommes de terre à 25 millions; celle de foin à 130 millions et celle de coton à 50 millions.

La valeur totale des seuls produits agricoles dont il vient d'être question atteignait : en 1890, 670 millions de dollars et, en 1900, 755 millions.

Les forêts ont ensuite fourni : en 1894, près de 62 millions de livres de bois; en 1900, plus de 100 millions, c'est-à-dire 35 0/0 de la production totale, valant environ 15 millions de dollars, soit le montant de l'achat du pays.

Le bétail de ces États représentait, en 1890, 772 millions de dollars; en 1900, 825 millions.

Si on ajoute à tout cela la valeur de la laine, du sucre, des produits de la laiterie et de la basse-cour et celle du bétail consommé sur place, on peut porter l'estimation des produits agricoles d'une seule année à cent fois le coût de l'acquisition; en d'autres termes, ce coût est remboursé par la centième partie de ce que valent les produits agricoles de chaque année courante.

Les produits miniers sont aussi très considérables. La surface de la Louisiane a donné 22 millions de tonnes de charbon en 1899, au lieu de 14 millions en 1890; 8.500.000 tonnes de minerai de fer en dernier

Digitized by Google

lieu, contre 1.300.000 tonnes il y a onze ans. Les minerais d'argent ont permis de frapper pour 45 millions d'espèces métalliques en 1890 et 50 millions en 1899; l'or a fourni 10.650.000 dollars en 1890 et 37.700.000 en 1899.

La prospérité que ces chiffres montrent, ressort aussi de la situation des établissements financiers des États de l'ancienne Louisiane. Leur capital en caisse s'élevait, en 1900, à plus de 80 millions de dollars; leur circulation, à 36 millions, alors qu'elle n'était que de 15 millions, onze ans plus tôt. L'ensemble de leurs ressources s'élevait à 1.099 millions de dollars, en augmentation sur les 747 millions de dollars de 1890.

Cette prospérité est encore mieux mise en évidence par ce fait, que les dépôts individuels dans les banques d'épargne montaient, en 1900, à 330 millions de dollars, dépassant de 110 millions le chiffre de la précédente décade.

Le nombre des élèves des écoles primaires est passé de 2.580.000 en 1890, à 3.161.000 en 1899; celui des maîtres de 89.000 à 102.000; celui des dépenses, de 30 à 37 millions de dollars. Les écoles secondaires ont été fréquentées, en 1899 par 113 000 élèves; les écoles normales, par 16.000 étudiants; les écoles d'enseignement supérieur par 40.000. La statistique de l'instruction publique fait ressortir un ensemble de 2.600.000 auditeurs en 1890; de 3.300.000 en 1899.

La presse s'est trouvée représentée par 4,800 journaux et publications en 1890; par 5.600, en 1900. En 1890, on comptait 13.000 bureaux de poste; en 1900, 16.200. La longueur des voies ferrées ouvertes est passée, dans cette même période, de 52.000 à 59.000 milles; ce dernier chiffre correspond à 31 0/0 du total pour les États-Unis.

Les documents ajoutent : « La possibilité pour cette vaste superficie douée de telles richesses agricoles et minières, de nourrir une population beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui, ressort de la comparaison avec les contrées prospères de l'Europe. La surface de l'ancienne Louisiane est à peine moindre que celle du Royaume-Uni, avec la Hollande, la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Espagne, l'Italie et la Suisse. Cet ensemble de pays mesure 885.978 milles carrés et porte 202.363.573 habitants contre 875.025 milles carrés et 14.108.616 habitants. »

A. S.

Digitized by Google

LA GUERRE AU TRANSVAAL

OPÉRATIONS MILITAIRES

Le mois de décembre a été marqué par plusieurs coups de main heureux effectués par les Anglais sur des laagers boers. Attaqués à l'improviste, les Boers ont perdu dans ces petites affaires un nombre, relativement élevé pour leurs effectifs, de prisonniers. C'est ainsi que la colonne Bruce Hamilton a capturé le laager de P. Viljoen, lui tuant 16 hommes, en capturant 66 et reprenant 1 des canons enlevés par Botha à la colonne Benson.

La construction de lignes de blockhaus se poursuit activement pour isoler les Boers. Ces blockhaus, séparés les uns des autres par 1.500 ou 2.000 mètres, peuvent avoir une certaine efficacité pour empêcher de passer de petits groupes ; mais les Boers opérant en nombre pourront toujours franchir les lignes. C'est cependant à ce système que les Anglais doivent la capture de Kruitzinger. Le vaillant chef boer, après un séjour prolongé dans le sud de l'État libre, avait réussi avec 150 hommes à passer de nouveau l'Orange près de Colesberg et franchissait le chemin de fer de Nauwport à De Aar, près d'Hanover Road, sous le feu d'un blockhaus, lorsqu'un de ses hommes tomba blessé. Kruitzinger s'élança pour lui porter secours, mais il fut grièvement atteint et fait prisonnier. Le reste de sa troupe put gagner le sud (17 déc.). Kruitzinger commandait l'une des deux colonnes qui, à la fin de 1900, envahirent le Cap, où il avait échappé à toutes les poursuites des Anglais.

Dans le N. E. de l'Orange la rentrée en scène de de Wet avec un fort commando d'un millier d'hommes, a mis sur les dents les colonnes britanniques harcelées et attaquées par surprise. Le 20 décembre la colonne Damant a été brusquement assaillie près de Tafelkop par 800 Boers et un de ses détachements a été écrasé; tous les hommes furent tués sauf 4. La colonne Remington arriva trop tard à son secours et se lança à la poursuite des Boers qui se retiraient sur la rivière Wilge. Les Anglais ont eu dans cette affaire 32 tués et 40 blessés, dont le colonel Damant, au total 72 dont 8 officiers.

Le 24, de Wet a enlevé de vive force le camp du colonel Firman à Tweefontein. Les forces de ce dernier comprenaient 4 compagnies de

Digitized by Google

yeomanry, 1 canon de campagne et 1 canon automatique. Elles gardaient la tête de ligne des blockhaus allant de Harrismith à Bethléem. Les pertes anglaises ont été importantes.

Au Transvaal, la colonne Park a été attaquée dans la nuit du 19 à Sandspruit; elle a repoussé les Boers, mais a perdu 7 tués et 24 blessés, dont 6 officiers. La colonne Spens, forte de 200 hommes, a été attaquée à Holland, près de Beginderlyn, au moment où elle fouillait les fermes au sud d'Ermelo. Là encore un détachement fut écrasé avant d'avoir pu être secouru. Les Anglais ont eu 12 tués et 20 blessés.

Au Cap, la situation reste la même. Les commandos de Fouché au N. E., de Maritz et Théron au S. O. entre Clanwilliam et Calvinia, se maintiennent à travers les colonnes anglaises.

Un nouveau Livre Bleu sur les camps de concentration a fait connaître que l'administration de ceux-ci venait de passer du ministère de la guerre à celui des colonies, ce qui est un signe d'adoucissement. En attendant, la mortalité reste très élevée : elle s'élève pour le mois d'octobre à 3.075, dont 2.561 enfants, soit les 5/6es ; c'est le maximum atteint. Pour novembre elle est de 2.733, dont 2.200 enfants. Le total des victimes des camps-cimetières dépasse actuellement 14.000 dont 11.468 enfants. Le massacre des innocents continue donc toujours.

PERTES ANGLAISES

Les pertes des Anglais accusent, en novembre 1901, 281 décès par maladie ou accident (dont 11 officiers) contre 166, en augmentation de 115 sur le mois précédent. Le nombre des tués ou morts des suites de blessures est de 219 (dont 26 officiers), en augmentation de 14; celui des blessés de 435 (dont 46 officiers), en diminution de 65. Les rapatriés invalides ont été au nombre de 3.242 (dont 108 officiers), en augmentation de 1.071.

Dans le tableau de novembre figure le chiffre officiel des pertes anglaises à Brakenlaagte, pertes qui ont été de 66 tués (dont 7 officiers), 165 blessés (dont 16 officiers) et 2 manquants, soit 233 au total. Parmi les blessés, 5 officiers et 11 hommes sont morts depuis.

Le retour de la saison des pluies, et, par suite, des maladies, a amené une sensible élévation dans le nombre des décès. D'autre part, le nombre des morts par accident, qui est en moyenne d'une vingtaine par mois, a atteint un chiffre inusité : 45.

Digitized by Google

Voici un tableau comparatif des morts par maladie ou accident et des tués ou morts de blessures des mois précédents :

	Maladie	Tués	Total		Maladie	Tués	Total
Oct. 1900.	399	167	566	Oct. 1901.	166	205	371
Nov. —	490	188	678	Nov. —	281	219	500
Déc. —	481	298	779	Déc. —	environ		600
Janv. 1901.	639	192	831				
Fév. —	604	192	796				
Mars —	458	165	623				
Avril —	424	130	574				
Mai —	509	225	731				
Juin —	401	233	634				
Juil. —	209	164	373				
Août —	195	151	346				
Sept. —	166	241	407				

Le total des pertes de la guerre, au 30 novembre 1901, est de 18.798 morts, y compris ceux décédés en captivité (102) et les rapatriés morts depuis leur retour (450), dont 11.442 par maladie (en Afrique). Le nombre des rapatriés invalides est de 62.874; celui des blessés de 20.496. L'ensemble des morts et les invalides s'élève à 81.612.

C. DE LASALLE.

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

M. *Bonnel de Mézières*, président de la commission française de délimitation du territoire espagnol du Rio Muni, est arrivé à Marseille (11 déc.) avec le capitaine du génie Roche. Le lt Duboc a dû être laissé à l'hôpital de Libreville. Les travaux des commissaires français et espagnols ont constitué une véritable exploration sur un parcours de 1.000 kilomètres en région inconnue. Le pays, très accidenté et marécageux, couvert d'une brousse épaisse, est coupé par de nombreuses rivières. La population, composée de Pahouins belliqueux et pillards, a manifesté des intentions hostiles aux blancs, qu'elle voyait pour la 1re fois. Malgré ces difficultés, la commission a pu accomplir sa tâche sans tirer un coup de fusil. La section espagnole comprenait don P. Jover y Tavar, l'explorateur Ossorio et 2 autres membres.

M. Georges Seguin, administrateur-directeur de la Cie du Kouango

Digitized by Google

français, a remonté le Kouango jusqu'au rapide Baidu (B'rru) formant barrage et s'est avancé jusqu'à 180 kilom. au delà du point atteint par Van Gèle en 1887. Le Kouango, large de 150 à 200 mètres, est parsemé d'îles, de roches et de bancs, coupé de chutes et de rapides, la navigation y est possible, mais parfois difficile. Le pays renferme du caoutchouc. La population est dense et favorable aux blancs.

Le baron *de Stein* vient d'effectuer une intéressante exploration au Kameroun. Après avoir fondé, en avril 1901, le poste de Yukaduma (Bumbum, de Plehn), il traversa plusieurs affluents du Bumba, puis cette rivière elle-même, et se dirigea vers l'ouest. Il arriva chez les Njem, au pays de Bidjum, où il fut bien reçu; cette région est très pauvre en bétail et en végétaux. Le palmier à huile, l'arachide et la plupart des tubercules sont à peu près inconnus à l'est du 12°. Après avoir traversé une forêt inhabitée, M. de Stein rencontra les Esokoi; plusieurs jours après, il arriva à l'extrémité occidentale de la grande boucle formée par la rivière Djah qui, depuis le départ de Bidjum, coulait à peu de distance, au nord et au sud, du chemin parcouru. L'explorateur avait atteint le 12°,30′ long. et le 3° lat. N.; dans un voyage précédent, il était parvenu au 12° par l'ouest, venant de Lododorf. Il continua à s'avancer dans la bouche du Djah, qu'il traversa le 28 mai par une largeur de 70 mètres et une profondeur de 7 à 8 m.; enfin il rejoignit à Sabbade (Evundo) l'itinéraire connu Ngulemakong-Balasana.

Il résulte de ce voyage que le bassin du Djah s'étend beaucoup plus vers l'ouest qu'on ne le croyait; en dehors du Bumba, il ne reçoit, au nord, aucun affluent important; à l'ouest de la boucle se réunissent plusieurs grandes rivières : le Lobo, le Libe et l'Agenne.

Le pays est riche en caoutchouc; on y cultive le tabac, l'arachide, le cotonnier; mais le caoutchouc et l'ivoire peuvent seuls, actuellement, alimenter le commerce.

Le dr *Sven Hedin* (XXVI, 676) a terminé son exploration de 3 années au Turkestan chinois et est arrivé à Cachemire, dans l'Inde (déc. 1901). Son voyage au Tibet a présenté un intérêt extraordinaire. Vêtu en pèlerin, il s'était approché de la ville sainte de Lhassa; reconnu, il fut arrêté, mais cependant bien traité sur l'ordre du Dalaï Lama. Une nouvelle tentative fut repoussée par 500 soldats tibétains. Presque toute la caravane a été perdue, mais les documents de l'expédition ont pu être sauvés.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Algérie : *L'alfa*, — L'alfa, graminée herbacée et vivace, qui croît spontanément en Algérie, ne demande aucune culture; il est bon, toutefois, d'opérer quelques travaux de sarclage et de nettoiement pour en augmenter la production. Le terrain sec convient seul à l'alfa; l'humidité lui est funeste et la plante ne vient pas sur les sols argileux. Plus de 5 millions d'hectares sont occupés par l'alfa en Algérie, surtout dans le département d'Oran (région des hauts plateaux). La région la mieux pourvue à ce point de vue, surnommée « la mer d'alfa » s'étend sur 400 kil. de long et 170 kil. de large, entre le Tell, le Maroc, les montagnes des Ksour et le Hodna.

Un arrêté du 14 décembre 1888, dit la *Revue Scientifique*, a réglé l'exploitation, la vente et l'exportation de l'alfa, afin de prévenir une exploitation irréfléchie. Les terrains d'alfa sont possédés par l'État, par certaines communes et par des particuliers. Les terrains domaniaux et communaux sont exploités surtout par des entrepreneurs qui ont traité avec l'État ou les communes.

La plante, qui commence à végéter en mars, se récolte en juillet par voie d'arrachage à la main ou au batonnet. L'alfa est mis en petites bottes ou manoques et séché pendant 3 à 8 jours; on trie ensuite les feuilles mortes, noires ou moisies, les pailles et les racines, L'alfa est alors réuni en balles pressées pesant 150 à 170 kg. et est vendu sous cette forme.

Les frais de récolte, séchage, triage et mise en balle sont de 3.50 par quintal. Le rendement moyen de l'hectare est de 1.800 kg. de produit vert. mais, après triage des déchets, il ne reste que 1.000 kg environ. Le prix moyen de l'alfa en balle de 100 kg. franco-bord à Oran, Philippeville et Bougie varie de 6 à 7 fr. suivant qualités; à Alger, les frais de transport font monter ce prix à 8 et 9 fr.

En Algérie, on consomme peu d'alfa et on n'utilise ce produit que pour faire des objets de vannerie, corderie, nattes, etc. On projette de traiter sur place cette matière pour la transformer en pâte à papier. C'est l'Angleterre qui achète la plus grande partie de l'alfa d'Algérie. Elle en fait du papier à cigarettes et de la papeterie de luxe. L'alfa de qualité inférieure et ordinaire est utilisé, en France et en Angleterre, pour faire du papier ordinaire. L'Espagne fait des corbeilles et des cordages avec les qualités inférieures. Le mouvement annuel d'exportation de l'alfa d'Algérie s'est élevé à 88.147.000 kg. d'une valeur totale de 6.644.000 francs.

Congo français : *Climat et hygiène des blancs.* — Le climat du Congo français n'est pas favorable aux blancs. L'humidité en est le grand inconvénient; elle exerce une action pernicieuse sur la santé, sur la conservation des vivres et des marchandises, sur la durée du matériel et sur les plantations. Pour l'Européen, l'humidité de l'air suffoque la respiration et modifie, avec l'aide d'un soleil ardent, l'économie de nos organes. Aussi, faut-il s'abs-

Digitized by Google

tenir de tous les abus, car ils pourraient devenir funestes. Beaucoup de blancs, par suite d'inattentions, sont morts au bout de deux mois au Congo. Dans certaines régions de l'intérieur, par suite de toutes sortes de difficultés, on a vu des bateaux et des machines atteindre un prix de transport supérieur à la valeur de l'objet et dont, finalement la mort d'un mécanicien provoquait l'abandon. Les pièces s'oxydent très vite. Les Sociétés qui ont été fondées dernièrement pour exploiter le pays ont dû prévoir tous ces inconvénients, sans quoi elles s'exposent à de graves mécomptes.

Veut-on quelques exemples des détériorations causées par l'humidité de l'air? Celle-ci est si grande que du sel de cuisine, placé sec dans une salière le matin, semble le soir, avoir reçu de l'eau. Les chaussures portées quelque temps et abandonnées quelques jours moisissent, de même que les vêtements de drap. Les armes s'oxydent aussi rapidement; les objets simplement collés se disjoignent vite. Quant aux forêts, elles sont si humides, que les plus habiles incendiaires ne peuvent parvenir à les embraser.

« Cette humidité constante, dit justement un correspondant de la *Société de Géographie commerciale de Paris*, fait le désespoir du colon qui, mensuellement, est obligé d'employer un personnel nombreux pour arracher les plantes étrangères qui envahissent tout, jusqu'au perron de sa porte. » Il faut donc lutter contre l'exubérance de cette végétation tropicale qui peut étouffer les récoltes. « Une ferme qui aurait été abandonnée six mois serait en plus mauvais état qu'une ferme d'Europe soignée pendant six mois et abandonnée pendant vingt ans. » On voit des comptoirs fermés depuis un an, couverts de lianes et de plantes grimpantes, leurs portes et fenêtres sont dévorées par les termites; des allées larges de 4 mètres abandonnées pendant un an se présentent sous l'aspect d'un fouillis inextricable de végétation. Même avec de l'entretien, toute maison doit être reconstruite tous les cinq ou six ans.

Les colons devront chercher surtout, pour installer leurs constructions, les régions éloignées des marécages, proches des gisements calcaires et de sources d'eau potable, mais ces conditions sont parfois bien difficiles à remplir. Il y a donc beaucoup à faire pour améliorer la situation du pays et le rendre accessible au blanc.

Madagascar : *La question de la capitale.* — Il est question, depuis peu, de transférer le siège de la capitale de l'île sur le littoral, à Tamatave, par exemple. Les raisons mises en avant pour l'accomplissement de ce projet sont de diverses sortes. On invoque, d'abord, les difficultés de communication avec l'intérieur de l'île et les lenteurs qui en résultent. Puis, le fait que la plus grande activité commerciale se produit, non sur le plateau central, mais sur les côtes, à Tamatave notamment, qui depuis plusieurs années a sensiblement progressé. C'est, en outre, dans la région comprise entre le littoral et le rebord du plateau central que les colons ont fondé les entreprises agricoles les plus importantes et que les richesses minières sont surtout abondantes, particulièrement dans les régions intermédiaires qui se trouvent

Digitized by Google

à des altitudes comprises entre 400 et 600 mètres. On invoque en même temps le peu de succès obtenu par la colonisation européenne dans le Betsiléo et l'Imérina, où les plantations de café n'ont pas réussi. Enfin, on fait remarquer que les Hovas profitent de plus en plus des voies de communications établies pour se rendre à la côte et y faire le trafic, au lieu de s'adresser aux commerçants européens établis sur le plateau central.

Les arguments ne manquent pas pour maintenir à Tananarive sa situation de capitale. On invoque l'importance de la population hova, qui est groupée presque entièrement dans l'Imérina et qui fournit l'appoint le plus élevé au point de vue des impôts. De toutes les populations malgaches, c'est la plus assimilable, et c'est sur elle qu'il faut établir la base de notre domination. Lui enlever la capitale — car les Hovas ne s'établiront pas à la côte, dont ils supportent mal le climat, — c'est amoindrir notre influence sur elle, lui laisser un champ plus libre aux intrigues si faciles à nouer et, par suite, arrêter son développement et son assimilation.

Dans un autre ordre d'idées, on se demande s'il serait d'une politique sage et prudente d'établir la capitale avec tous les services administratifs sur le littoral, c'est-à-dire en un point exposé à un bombardement ou à une tentative de débarquement d'une flotte ennemie.

Mais l'argument qui milite le plus en faveur du maintien de la capitale à Tananarive est la question de climat. Sur le plateau central, la température est modérée, le pays est sain et les Européens s'y acclimatent parfaitement. Sur le littoral, au contraire, à Tamatave, par exemple, c'est le climat des pays tropicaux qui règne en maître avec son cortège de fièvres et de maladies. On n'a pas oublié les ravages terribles exercés par les maladies dans les rangs du corps expéditionnaire stationné dans les régions de Tamatave et de Majunga. Comment pourrait-on transporter dans une région, un peu assainie peut-être, mais toujours défavorable à l'habitation prolongée de l'Européen, le siège de tous les services administratifs, civils et militaires de la colonie?

Pénétration. — Le courrier arrivé en décembre fait connaître que la pénétration dans le sud de l'île continue dans de bonnes conditions. Suivant la méthode constante employée à Madagascar, on a évité l'emploi de colonnes militaires et on s'est appliqué à étendre de plus en plus le réseau de nos postes jusqu'à ce qu'il couvre entièrement les régions encore impénétrées. C'est ainsi que les bandes rebelles ont été amenées à faire leur soumission et que Tsitisy, le principal chef des dissidents, vient de faire la remise de tous ses fusils. Nos colons pourront, désormais, pénétrer dans ces régions, plus peuplées qu'on ne le croyait à l'origine et très riches en bétail, ainsi que le constatent les rapports de nos officiers et ceux de l'explorateur G. Grandidier, qui vient de rentrer à Tamatave, après avoir exploré tout le sud de l'île et va s'embarquer pour le Sud africain.

Pendant ces opérations, nous avons malheureusement eu à déplorer la perte de deux officiers : le capitaine Astoin, de la légion étrangère, et le l[t]

Digitized by Google

Mousnier-Buisson, de l'infanterie coloniale, tués dans des embuscades tendues par les rebelles, dans ce pays difficile et couvert d'épais massifs de cactus. C'étaient d'excellents officiers, qui avaient déjà rendu les meilleurs services dans le sud de l'île.

Réunion : *Population.* — La population de l'île de la Réunion, au recensement de 1897, était de 173.192 habitants; elle n'était que de 171.141 en 1892, et 163.981 en 1887; en 10 ans, l'île s'est donc accrue de 9.211 hab., soit 5,54 pour 1.000 hab. Les créoles indigènes ont vu leur nombre s'élever rapidement de 120.532 en 1887 à 133.862 en 1892 et à 143.196 en 1897, ce qui représente un progrès de 22.644 en 10 ans, soit une augmentation moyenne annuelle de 17 pour 1.000 hab., supérieure à celle de l'Allemagne et 17 fois plus forte que celle de la France en 1898-99. Quant aux autres populations de l'île elles ont, au contraire, diminué, passant de 43.449 en 1887 à 37.279 en 1892 et à 29.996 en 1897.

Cependant, en 1898, 1899 et 1900, la population de Bourbon a dû certainement diminuer; le recensement de 1902 nous fixera définitivement à ce sujet. Cette diminution provient de la mortalité infantile, qui a été considérable, et le Dr G. Merveilleux, chef du service de santé de la colonie, réclame la création d'un service d'hygiène dans toutes les communes. Une autre cause de diminution réside aussi dans l'émigration, depuis quelque temps, d'un certain nombre de créoles pour Madagascar.

Rhodésia : *Situation.* — D'un rapport récemment paru, il résulte que, malgré la guerre du Transvaal, la Rhodésia est dans une situation prospère. Dans la région du N.-E., on a construit 840 milles de routes; on a notamment prolongé la route Stevenson au lac Moëro et à Kazembé, avec embranchements de Fife à Kasama (chef-lieu du district Awemba) et à Mirongo, entre la haute Chambezi et la Loanga; on a également établi des routes qui vont de Fort-Jameson à l'ouest vers la Loanga et la frontière portugaise au sud, avec prolongement prévu jusqu'à Tété.

La poste est installée presque partout. Le service des transports par bœufs a donné de bons résultats sur la route du lac Tanganika. D'après M. Codington, administrateur, les indigènes de la région peuvent être évalués à 256.000. Le pays Awemba est devenu prospère depuis la suppression des massacres et des mutilations; les noirs commencent à devenir de bons ouvriers. L'influence arabe a été anéantie. L'état sanitaire des blancs est devenu excellent, surtout dans la circonscription de Fort-Jameson. 6 stations ont été établies dans la Rhodésia du N.-O.; l'une installée aux chutes Victoria, a été appelée Livingstone et sera le futur chef-lieu de la région.

Les routes des courriers s'étendent sur de grandes surfaces et il est question de les étendre jusqu'au camp éloigné de la source de la Kafué. Le caoutchouc est le principal produit local; une Compagnie s'est formée pour en planter dans la vallée de la Sabi. La culture de blé a été tentée avec succès. L'orge, l'avoine, les pommes de terre, le tabac, etc. pourront se développer.

Digitized by Google

Le thé à été planté dans le district de Melselter, au sud du Manica. En un mot, la Rhodésia se présente, d'après ce rapport, comme un pays en plein développement.

Les missions catholiques en Afrique. — Au point de vue religieux, l'Afrique est confiée à diverses congrégations religieuses.

Les pères blancs du cardinal Lavigerie ont : État indépendant (partie orientale), Nyassaland, Tanganika, Ounyanyembé, Victoria-Nyanza, Soudan, Sahara, Tunisie et Algérie (pour les indigènes).

Les pères de Scheut : État indépendant (la côte occidentale et la partie centrale) avec les pères du Sacré-Cœur, les rédemptoristes et les trappistes comme auxiliaires.

Les pères jésuites : Kwango, Zambèze et centre de Madagascar.

Les pères prémontrés : partie septentrionale de l'État indépendant.

Les pères du Saint-Esprit : Congo français, Gabon, Sierra-Leone, Deux-Guinées, Sénégambie, nord de Madagascar.

Les pères oblats de Marie : Transvaal, Orange, Natal.

Les pères capucins : pays des Gallas.

Les frères mineurs : Maroc, Tripoli, haute Égypte.

Les pères lazaristes : Abyssinie, sud de Madagascar.

Les missionnaires de Lyon : Bénin, Côte d'Or, Côte d'Ivoire, Dahomey.

Les missionnaires de Mill-Hill : Haut Nil.

Les missionnaires de Vérone : Soudan anglo-égyptien.

Les pallotins : Kameroun.

ASIE ET OCÉANIE

Laos : *Soulèvement.* — Des troubles se sont produits il y a quelque temps au plateau des Bolovens et dans la région d'Attopeu et leur répression a été contrariée par la saison des pluies. Les derniers courriers ont fait connaître l'origine de ces troubles sur lesquels on avait, tout d'abord, fait le silence.

Le soulèvement débuta en mars 1901 : un Kha nommé Bak-My ou Ong-Keo, se déclara « Phomiboun » ou personnage surnaturel, et inaugura une pagode à Thong-Khat, dans la région de Saravane; aussitôt, des partisans se groupèrent autour de lui, car, d'après les légendes laotiennes, les « Phomibouns » volent dans l'air, marchent sur l'eau, guérissent les maladies les plus graves, changent les pierres en or et promettent aux gens qui les suivent de les faire vivre sans rien faire, ce qui est le rêve des Khas. Le commissaire français de Saravane s'empressa de faire détruire la pagode de Thong-Khat, mais ne put arrêter Ong-Keo. En avril, les chefs locaux firent venir de la rive droite du Mékong des voleurs et des fumeurs d'opium, qui parcoururent le pays, excitant les Khas à chasser les Français; on représentait le Phomiboun comme envoyé par Dieu pour donner le bonheur à tous. Le commissaire de Saravane se rendit de nouveau sur le plateau avec

Digitized by Google

12 miliciens; il fut attaqué dans la pagode de Tha-tieng par 300 guerriers Khas; des feux de salve repoussèrent ces derniers, mais M. Rémy ayant trop peu de monde avec lui, revint à sa résidence. Dans la première quinzaine d'avril, le commissaire de Ban mouang put se rendre à Saravane sans être inquiété. Les deux commissaires partirent aussitôt avec 80 fusils. M. Ménard, commerçant français, voulut, avec un compagnon, retourner de Saravane à Bassac; ils partirent le 5 mai avec 10 miliciens et 5 autres indigènes et rencontrèrent à l'Houé-vai quelques Khas qu'ils dispersèrent; mais ces derniers s'embusquèrent plus loin et tuèrent M. Ménard, dont l'escorte prit la fuite. Les bandits exploitèrent cette affaire et soulevèrent de nouveaux Khas, prétendant que, grâce au pouvoir surnaturel du Phomiboun, nos fusils ne pourraient plus lancer que des fleurs et des gâteaux. Les Khas brûlèrent les salas et attaquèrent de petits détachements : en 2 jours, ils nous tuèrent 3 hommes et en blessèrent 6.

Pendant que des renforts arrivaient, les chefs de bande forçaient les habitants à leur fournir des vivres; les Laotiens refusèrent de se joindre à eux. Ong-Keo laissa la direction du mouvement à d'autres, notamment à Ongluog (qui déjà, en 1895, avait été interné à Khong, après avoir essayé en vain de se faire proclamer Phomiboun). Au début de juin, une bande descendit sur la Sédone, brûla la sala de plusieurs villages, mais fut détruite à Souvanakili par le garde principal Dulien. MM. Robert et Henry, autres gardes principaux, furent plus tard tués par les rebelles.

Le mouvement n'est pas encore arrêté, mais il est assez restreint; il n'a d'adeptes que parmi les Khas, les plus sauvages habitants de la région et encore beaucoup de tribus y sont-elles restées étrangères.

L'Australie pour les blancs. — Depuis que les diverses fractions de l'Australie ont été réunies en confédération sous le titre de *Commonwealth*, les Australiens donnent libre cours à leur imagination et à leur politique fantaisiste. Ils invoquent à leur profit une nouvelle doctrine de Monroë, frappent de droits presque prohibitifs les produits étrangers, y compris ceux de l'Angleterre, et réglementent à leur façon l'immigration. Sur ce dernier point, le mot d'ordre général est : « Ni noirs, ni jaunes ».

C'est alors que l'Angleterre et le Japon se sont mis en travers : la 1re, parce qu'elle n'admettait pas que l'entrée d'un territoire britannique fut interdite à ses sujets; le 2e, parce qu'il ne se considérait pas comme de race inférieure. Il fut alors question de faire une exception pour les deux catégories ci-dessus; mais c'était ouvrir la porte aux Philippins américains, aux Tonkinois français, etc. Le gouvernement fédéral ne pouvant s'attaquer à la couleur, et n'osant le faire contre la nationalité, eut recours à un biais pour entraver l'immigration et conserver — car c'est là le motif mis en avant — la pureté de la race en Australie. Il s'en prit à la langue, et ceux-là seuls qui parlaient anglais avaient droit d'entrer dans le Commonwealth. Mais il se trouva que beaucoup d'Orientaux, élevés dans des écoles anglaises, étaient aptes à profiter de cette réglementation. Par suite, les gens de couleur

Digitized by Google

pouvaient entrer, tandis que les blancs non Anglais restaient à la porte, ce qui était un singulier moyen de conserver la pureté de la race.

On décida alors de remplacer l'examen anglais par l'examen d'une langue européenne quelconque. Ici encore, le Japon réclame. Sa langue n'est pas européenne, mais elle n'est pas inférieure et en vaut bien une autre. Le gouvernement britannique est de cet avis, car il a besoin du Japon contre la Russie, et il tient à ménager ce facteur puissant de la politique extrême-orientale. Les choses en sont là, et la conclusion n'apparaît pas clairement; car si les Australiens veulent quelque chose et le veulent bien, ils ne savent pas trop comment faire pour lui donner une solution pratique.

AMÉRIQUE ET DIVERS

Klondike : *Température à Dawson.* — Dawson City, chef-lieu du Klondike, est située par 64°,42′ lat. N. et 143°,14′ long. O. Paris. D'après les observations de M. William Ogilvie, commissaire du gouvernement canadien au Yukon, la moyenne des températures minima observées a été de — 41° C. en janvier 1896 et — 34°,7 C. en janvier 1900. Le minimum absolu de — 55°,5 C. a été observé le 26 janvier 1896. Le maximum absolu a été de + 34°,8 C. en juillet 1899. L'altitude de Dawson est de 305 m. La date la plus précoce de la débâcle des glaces est le 4 mai, la plus tardive est le 24 mai. Les rivières se prennent vers le milieu d'octobre.

Le thermomètre est descendu, à Dawson, à — 56°,1 C. le 17 janvier 1901; il s'est élevé à + 27°,8 C. le 14 juillet de la même année. Au cap Nome, situé à peu près sous la même latitude, mais au bord de l'Océan Glacial, la température la plus basse observée a été de — 31°,6 C. le 27 janvier 1901; le minimum de l'année a été de — 41°,1 C.

Canada : *Chemins de fer.* — Le Canada complète sans cesse son réseau ferré. Parmi les lignes récentes, il en est une qui est vue avec une certaine inquiétude par les Etats-Unis, parce qu'ils craignent qu'elle ne détourne une partie du trafic des céréales qui se fait presque exclusivement par New-York. Cette ligne est celle du Grand Nord (Great Northern Railway), entre Parry Sound, sur le lac Huron et Québec. Cette ligne réunit celles du Canada Pacific et de Québec au lac Saint-Jean ; elle offre des avantages, non seulement aux céréales canadiennes, mais aussi à celles des Etats-Unis. En effet, les céréales embarquées sur les grands vapeurs des lacs supérieurs et Michigan y sont chargées en vrac dans des conditions plus économiques, même si elles proviennent de Duluth et de Chicago; elles peuvent donc arriver à peu de frais dans la baie géorgienne, à Parry Sound, au dépôt Harbour établi par la Compagnie du chemin de fer avec des aménagements de silos perfectionnés, des courroies transporteuses, des élévateurs. De là les céréales sont chargées sur des wagons, toujours en vrac, qui les conduisent, par le Canada Atlantic, à Ottawa, puis à Hawkesbury, où elles sont confiées au Grand Nord qui les amène finalement à Rivière-à-Pierre, point de jonction de la rivière de Québec et du lac Saint-Jean (ce lac est à 58 kilom. de Qué-

Digitized by Google

bec). Les bâtiments du plus fort tonnage peuvent remonter jusque-là et y faire leur chargement ; à cet effet, on a construit à Rivière-à-Pierre, un élévateur, dont la capacité est de 1.000.000 de boisseaux de céréales. La voie de transport que nous venons de décrire offrirait un raccourcissement de 800 milles pour les expéditions provenant de Duluth ou de Chicago, par rapport à la voie de New-York.

Parmi les autres voies ferrées en construction au Dominion, citons la ligne centrale de l'Algoma, entre la baie d'Hudson et les grands lacs. A la fin de 1900 40 kilom. étaient exploités. La ligne commence au sault Sainte-Marie, canal dont le trafic venant ou allant aux grands lacs est si considérable. Ce chemin de fer traversera des régions inhabitées, mais rencontrera d'immenses forêts d'où l'on tirera le bois nécessaire à la fabrication de la pulpe et du papier ; le sous-sol est, de plus, riche en minerais variés. On pose 800 mètres de voie par jour et l'on espère que, dans 3 ans, la ligne sera terminée.

États-Unis d'Amérique : *Le Mississipi.* — Le Mississipi, qui mesure environ 4.000 kil. de long et qui possède 25.000 kilom. de tributaires navigables, a été l'objet d'un travail que M. Ockerson a présenté au Congrès international de navigation de Paris, en 1900, et dont la *Revue Scientifique* donne un aperçu.

Le grand fleuve, dont la source fut longtemps cherchée, prend naissance au lac Itasca, autour duquel l'État du Minnesota a établi une réserve de 90 kil. carrés. A l'inverse de la plupart des fleuves, le Mississipi quitte sa source avec une largeur de 10 mètres et une profondeur de 1m 50; la navigation commerciale s'étend jusqu'à 40 kil. du lac. A 100 kil. de la source, on a construit des réservoirs pouvant contenir 2.600 millions de mètres cubes d'eau pour régulariser le débit et maintenir le fleuve navigable en été. A St-Anthony, à 800 kil. de la source, se trouvent des rapides dont la puissance hydraulique sert pour alimenter des scieries, des moulins et autres industries. La navigation à vapeur commence près du confluent de la rivière Minnesota. Un peu en amont du confluent de l'Ohio, le pays est sujet aux inondations. La variation extrême entre les basses et les hautes eaux est de 11 mètres à St-Louis. Certaines dragues, installées pour maintenir un chenal navigable, peuvent draguer 4.000 m. cubes par heure, car dans son moyen cours la pente du fleuve diminue et les bancs de sable apparaissent.

Le delta du Mississipi a 800 kil. de long sur 50 à 60 k. de large; le fleuve jette 362 millions de tonnes d'alluvions par an au golfe du Mexique. Le chenal, dans le delta, ne dépasse souvent pas 800 m. de large. La Nlle-Orléans, placée à 176 kil. de la mer, sur le Mississipi, reçoit des navires du monde entier et est le centre du commerce du coton et des graines.

Guyane française ; *L'or de l'Inini.* — D'importantes découvertes aurifères ont été faites dans la crique Inini, affluent du Maroni ; elles ont rapidement attiré, comme d'habitude, une foule de personnes et Cayenne s'est

Digitized by Google

en partie vidée. La moyenne mensuelle des 4 premiers mois de 1901 a donné une production déclarée de 215 kg d'or ; de plus, le paquebot du 3 août en a emporté 320 kg et celui du 3 septembre 350 kg. En quelques jours, le bureau des déclarations de mines a dû enregistrer plus de 80.000 hectares de terrains aurifères occupés. Aussi, les recettes locales se sont-elles sensiblement améliorées ; déjà, on a perçu 200.000 francs en plus des prévisions budgétaires, ce qui permettra le versement de l'annuité pour la 1re partie du chemin de fer.

Enfin, il faut ajouter que la production réelle est beaucoup plus forte que ne l'indique la statistique officielle, car la fraude se pratique largement. Dans le but de la restreindre, des peines plus sévères qu'auparavant sont désormais infligées aux fraudeurs : 16 à 100 francs d'amende, 6 à 15 jours de prison et surtout confiscation de l'or. Pour surveiller la région l'administration a créé un poste de douane au saut Foligoudou, sur le Maroni.

France : *Mouvement de la population en 1900.* — L'année 1900 comptera parmi les plus mauvaises au point de vue du mouvement de la population dans notre pays. D'après le rapport publié à l'*Officiel* (2 déc. 1901), la balance des naissances et des décès se solde par un excédent de 25.988 décès, alors que 1899 avait fourni un excédent de 31.394 naissances. Ce résultat est dû, tant à l'accroissement de la mortalité qu'à une diminution de la natalité. Il y a eu, en 1900, 20.330 naissances de moins qu'en 1899 et 37.052 décès de plus. Depuis 1871, on n'avait constaté un déficit des naissances que pour les années 1890, 1891, 1892 et 1895 ; seul l'excédent de 38.446 décès observé en 1896 dépasse le chiffre atteint en 1900.

Le nombre des mariages en 1900 a été de 299.084, au lieu de 295.752 en 1899, soit une augmentation de 3.332. Par rapport au chiffre de la population légale, la proportion des nouveaux conjoints pour 100 habitants est égale à 1,54, chiffre qui n'avait pas été atteint depuis 1876 ; durant la période décennale 1890-1899, la proportion annuelle moyenne n'a été que de 1,49 °/₀ ; le progrès ne peut être que favorable au relèvement de notre si faible natalité.

On a enregistré, en 1900, 827.297 naissances d'enfants vivants au moment de la déclaration ; il y a eu, en outre, 39,246 morts-nés. L'ensemble des naissances, formant un total de 886.543 unités, représente 2,24 °/₀ de la population légale. C'est le plus faible coefficient qu'il nous ait été donné de relever en France depuis le commencement du siècle. Il y a en moyenne 1.041 garçons pour 1.000 filles, proportion à peu près invariable. Au total, le nombre des enfants nés vivants en 1900 est inférieur de 20.330 unités au nombre correspondant de 1899.

Le nombre des décès survenus en 1900 est supérieur au nombre constaté en 1899 : 853.285, au lieu de 816.233. L'augmentation est de 37.052 unités ; elle est bien supérieure à celle qui s'est produite de 1898 à 1899. Le rapport du nombre des décès au chiffre de la population légale a été, en 1900, de 2,21 par 100 habitants, soit en augmentation par rapport à la moyenne calculée pour la période décennale 1890-1899 qui n'a été que de 2.16 °/₀.

Digitized by Google

BIBLIOGRAPHIE

Tour du monde 1901. — Ce volume, le 7e de la nlle série, est d'un haut intérêt, tant par ses récits de voyage que par ses illustrations. Les événements contemporains de Chine, du Soudan, du Tchad, etc, y tiennent une place importante. Voici d'ailleurs la liste complète des voyages qu'il renferme : *de Vaulserre* (Yunnam) ; *Allemann* (Mascate) ; *Weulersse* (Petchili) ; *le de Lharpe* (Sud-Algérien) ; *Vuillier* (Tripoli d'Occident) ; *Fuad-Bey* (Haras d'Asie-Mineure) ; *d'Ollone* (Côte d'Ivoire) ; *de Beaumont* (Adirondacks) ; *M. Herbette* (Spreewald) ; *de Gerlache* (Antarctique) ; *Kauffmann* (Arcachon) ; *Vuillier* (Fontaines du Limousin) ; *Villetard de Laguerie* (Pékin, Tientsin) ; *de Batz* (Mongolie) ; *Gentil* (Empire de Rabah). L'année 1901 contient, en outre, 416 pages de chroniques hebdomadaires sous le titre « A travers le monde et conseils aux voyageurs), avec 400 gravures et cartes éditées avec le soin que la maison Hachette apporte toujours à ses publications.

De la même maison, **A travers le Turkestan**, par H. Krafft, est, pour la richesse de l'illustration et l'intérêt exceptionnel des gravures, faites d'après les photographies de l'auteur, une publication de grand luxe. C'est une étude du pays plus qu'un récit de voyage, car M. Krafft, qui ne parle guère de ses faits et gestes, se contente de décrire les villes, monuments, mœurs et types Russes, Turcs et Sartes. La curieuse cité de Samarkand lui offre, sous ce rapport, une mine inépuisable. Le décor est merveilleux, sous l'éclat du ciel d'Orient, et le récit des fêtes musulmanes montre bien que l'enthousiasme des populations a gagné l'auteur. Ceux qui ne peuvent faire le voyage du Turkestan croiront l'avoir fait, après avoir lu le livre de M. Krafft, et ceux qui auront le loisir de s'y rendre ne laisseront pas échapper l'occasion.

L'Almanach Hachette de 1902 est toujours l'encyclopédie populaire si en faveur et à la portée de toutes les bourses. On y rencontre les études les plus variées : Décorations françaises ; Supplices chinois ; Plus belles cathédrales ; Nations qui roulent sur l'or et l'argent ; Memento de l'amateur photographe ; A B C de la physique ; Tir à l'arc ; Grands ports du monde, etc. Des primes, concours, billets à prix réduits, etc., s'y trouvent également et contribuent à en faire la publication la plus utile et la plus recherchée entre toutes.

D'Alger au Congo par le Tchad, par F. Foureau, in-8°, Masson, éditeur. — C'est la relation de la gigantesque entreprise de la traversée du Sahara par la mission Foureau-Lamy. Nous parlons plus haut de cette exploration dont le récit fait sensation. Ce bel ouvrage est orné d'une carte en couleurs et de 170 gravures, reproductions directes des photographies prises au cours de l'exploration et constituant de véritables documents géographiques.

Le Village aérien, par J. Verne, Hetzel, éditeur. — On pourrait croire que la collection si considérable des voyages de Jules Verne a passé en revue toutes les curiosités du globe, en dessus comme en dessous, au fond

Digitized by Google

des mers comme dans les régions éthérées. Il n'en est rien, et l'esprit inventif de Jules Verne découvre toujours quelque chose. Dans le *Village aérien*, il dévoile les secrets des immenses forêts de l'Afrique tropicale, où le soleil ne pénètre point et où l'humidité est telle que le feu n'a jamais pu y prendre. Là, vivent, à peu près inconnus, bêtes et gens, populations naines ou géantes, dont l'habitat est établi sur les ramures d'arbres gigantesques. C'est un monde primitif dont l'étude est aussi curieuse que la découverte.

Dans le même volume, sous le titre d'*Histoires de Jean-Marie Cabidoulin*, J. Verne promène ses lecteurs dans l'Océan Pacifique et leur dépeint, dans un langage imagé, la vie pénible et pleines de dangers des pêcheurs baleiniers. De nombreux dessins et de grandes chromotypographies illustrent ces beaux ouvrages.

Colette en Rhodésia, par A. Laurie. — La lutte de géants que les Boers poursuivent dans l'Afrique australe ne pouvait manquer d'inspirer à M. Laurie des pages émues. C'est la recherche de l'or qui amène tous les maux qui fondent sur le malheureux Transvaal. M. Laurie, en transportant les héros de son roman sur le théâtre de la lutte, au milieu de ces paysans qui se battent comme des lions et ne s'avouent pas vaincus, a retracé des scènes touchantes qui sont de l'histoire vécue. Les descriptions, les études de mœurs, la vie si simple et si noble, des infortunés Boers sont reproduites avec une rare fidélité. Les illustrations, véritables documents à l'appui, ajoutent encore à l'intérêt de cet ouvrage de la maison Hetzel.

La commission des colonies françaises à l'Exposition de 1900, vient de publier, sous la direction de MM. Marcel Dubois, l'éminent professeur de géographie à la Sorbonne, et Aug. Terrier, le distingué secrétaire général du Comité de l'Afrique française, une œuvre considérable : **Un siècle d'expansion coloniale** (Challamel, éditeur). Cet ouvrage in-8°, de plus de 1.000 pages, est une histoire de la politique coloniale depuis le Consulat jusqu'a la fin du XIXe siècle. On y lira, dans un style élégant et facile, à travers quelles vicissitudes la France a su se reconstituer un empire colonial qui, sans égaler celui qu'elle perdit au XVIIIe siècle, peut cependant en tenir la place et présenter dans l'avenir des sources de richesses fort enviables.

A cette histoire coloniale, sont joints comme annexes, une foule de documents qui, à eux seuls, occupent la moitié de l'ouvrage. Ce sont les actes diplomatiques — à commencer par les traités de Bâle et d'Amiens — visant toutes nos possessions coloniales, protocoles, déclarations, prises de possession, etc., qui font de cet ouvrage, un recueil des plus précieux à consulter et véritablement unique en son genre.

Le Gérant, Édouard MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 23394-12-01. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

ÉTATS-UNIS

LE DEUXIÈME TRAITÉ HAY-PAUNCEFOTE

En dépit de toutes les protestations de la presse britannique, les États-Unis en sont arrivés à leurs fins vis-à-vis de l'Angleterre dans la question du canal interocéanique. On se rappelle quelle était la situation il y a un an. Sans revenir sur les faits déjà précédemment exposés par la *Revue Française* (1), il suffira de rappeler en quelques lignes la lutte diplomatique intervenue entre les deux pays.

Le traité anglo-américain Bulwer-Clayton, de 1850, assurait aux États-Unis et à l'Angleterre un droit de contrôle commun sur le canal à construire entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, canal dont la neutralité était garantie par les deux puissances. Tout alla bien tant que le canal resta à l'état de projet; mais les travaux entrepris par M. de Lesseps pour percer l'isthme de Panama changèrent la situation. Survint ensuite la guerre de Cuba et l'impérialisme naissant prit alors, aux États-Unis, une force que les faciles succès remportés sur l'Espagne rendirent irrésistible.

Les clauses du traité Bulwer-Clayton gênaient les Américains dans leurs vues de domination sur le continent; ils cherchèrent à les annuler en déclarant que, depuis un demi-siècle, le traité avait perdu de sa valeur et était tombé en désuétude. Voyant venir l'orage, l'Angleterre crut pouvoir le détourner en entamant des négociations qui comportaient de sa part d'importantes concessions. Elles aboutirent au traité Hay-Pauncefote signé à Washington le 5 février 1900.

Ce traité paraissait, aux yeux des Anglais, devoir donner toute satisfaction aux Américains. L'Angleterre, en effet, renonçait à son droit de contrôle en faveur des États-Unis, auxquels elle reconnaissait, en outre, le droit de prendre les mesures de potice et de protection demandées par la sécurité du canal.

On pouvait croire la question réglée; il n'en était rien. Enhardis par les concessions de l'Angleterre, les Américains se dirent qu'il serait trop simple de s'arrêter à moitié chemin et que, du moment que le gouvernement britannique avait commencé à céder, il pouvait bien

(1) Voir *Rev. Fr.*, avril 1901 : *Les États-Unis et le traité Hay-Pauncefote.*

Digitized by Google

aller jusqu'au bout et tout abandonner. Mais le traité venait à peine d'être signé et on ne pouvait pas le rompre sans motifs? Ce n'était pas là matière à embarrasser frère Jonathan. Le Sénat n'avait-il pas à statuer sur le traité? En ce cas, un petit amendement ajouté au texte de la convention permettait d'y introduire les desiderata des impérialistes. Ce qui fut dit fut fait et le Sénat américain ratifia, à une énorme majorité, l'insertion dans le traité, de clauses absolument nouvelles. « Ou bien l'Angleterre aura la main forcée, se disaient les Américains, et ratifiera le traité ainsi amendé, ou bien elle le repoussera et nous reprendrons notre liberté d'action. »

Ce fut cette dernière hypothèse qui se réalisa. Dans une dépêche explicative, en date du 22 février 1900, le ministre des affaires étrangères britannique fit connaître au cabinet de la Maison Blanche que son gouvernement ne pouvait soumettre à la ratification des Chambres un traité dont il n'avait pas signé les clauses principales. C'était le rétablissement du *statu quo ante*, c'est-à-dire du traité Bulwer-Clayton.

Mais tout le monde sentait, en Angleterre comme en Amérique, qu'un pareil état de choses ne pouvait durer, l'opinion publique, aux États-Unis, se montrant de plus en plus intransigeante au sujet des prétendus droits panaméricains que, d'après la doctrine de Monroë, elle revendiquait. De nouveaux pourparlers s'ouvrirent donc au cours de 1901 et les deux négociateurs du précédent traité se trouvèrent de nouveau en présence. L'entente ne fut pas très difficile, la diplomatie britannique ayant cédé sur tous les points qu'elle refusait précédemment de reconnaître. On aboutit ainsi à un 2e traité Hay-Pauncefote qui fut signé à Washington le 18 novembre 1901.

Par ce traité, l'Angleterre, après avoir été de concession en concession abandonne finalement tous les droits et avantages qu'elle tenait du traité de 1850. Que de chemin parcouru — à reculons — en une seule année!

C'est ainsi que le traité de 1900 maintenait la convention Bulwer-Clayton et indiquait même qu'il n'en était qu'un complément. Celui de 1901, au contraire, stipule expressément son abolition.

Le traité de 1900 étblissait que le texte de cet accord devait être soumis aux autres puissances, avec invitation pour elles d'y donner leur adhésion. Le traité de 1901 ne contient aucune stipulation de ce genre.

Digitized by Google

Enfin, le traité de 1900 indiquait les clauses adoptées par les parties contractantes pour assurer la neutralité du canal. Rien de semblable dans le traité de 1901, puisque celui-ci fait disparaître toute ingérence même superficielle de l'Angleterre, et qu'aux États-Unis seuls est confié le soin d'assurer la police de la navigation dans la mesure où ils le jugeront nécessaire.

Voici, d'ailleurs, le texte du traité que le cabinet de St-James vient de publier dans un Livre Bleu contenant la correspondance diplomatique échangée à cette occasion.

TRAITÉ

Les États-Unis et S. M. Édouard VII, désireux de faciliter la construction d'un canal qui mette en communication les océans Atlantique et Pacifique par n'importe quelle voie jugée convenable et d'écarter à cette fin toute objection pouvant s'élever de la convention du 19 avril 1850, dite de Clayton-Bulwer, sur la construction d'un canal sous les auspices des États-Unis sans préjudice du principe général de neutralité établi par l'article VIII de cette convention, ont nommé leurs plénipotentiaires (M. Hay et lord Pauncefote) qui sont convenus de ce qui suit :

Art. 1er. — Les hautes parties contractantes conviennent que le présent traité remplace ladite convention du 19 avril 1850.

Art. 2. — Le canal pourra être construit sous les auspices du gouvernement des États-Unis, soit à leurs propres frais, soit à l'aide de capitaux cédés ou prêtés à des particuliers ou corporations, soit sous forme de souscription ou d'achat d'actions. Sous réserve des dispositions du présent traité, ledit gouvernement jouira de tous les droits inhérents à cette construction aussi bien que du droit exclusif de réglementer et d'exploiter le trafic par ce canal.

Art. 3. — Les États-Unis adoptent, comme base de neutralisation du canal interocéanique, les règlements suivants, tels qu'ils sont déterminés dans la convention de Constantinople, signée le 28 octobre 1888, pour assurer la libre navigation à travers le canal de Suez, c'est-à-dire:

1° Le canal sera libre et ouvert aux navires de commerce et de guerre de toutes les nations ayant adhéré à ces règlements, aux termes d'une parfaite égalité, et sans qu'il puisse être établi aucune distinction entre telles nations, tels citoyens ou tels sujets, quant aux conditions des droits de trafic ou autres. Ces conditions et droits seront justes et équitables;

Digitized by Google

2° Le canal ne sera jamais bloqué, ni aucun acte de guerre ne sera commis, ni aucun acte d'hostilité ne sera exercé dans le canal. Les États-Unis, toutefois, auront toute latitude pour maintenir telle force de police jugée utile, dans la longueur du canal, pour le protéger contre tous méfaits et désordres;

3° Les vaisseaux de guerre d'un belligérant ne se ravitailleront pas, ni ne prendront aucune fourniture dans le canal, sauf cas d'absolue nécessité; et le transit de ces navires à travers le canal sera effectué dans les moindres détails, compatibles avec le cas de force majeure et avec les seules interruptions pouvant résulter des nécessités de service.

Les droits à payer seront, en tous les cas, sujets aux mêmes règles adoptées pour tous les navires de guerre des belligérants;

4° Aucun belligérant n'embarquera ou ne débarquera de troupes, de munitions de guerre ou de matériel de guerre dans le canal, sauf dans le cas d'obstacle accidentel dans le transit et auquel cas le transit sera repris avec toute la célérité possible;

5° Les règlements de cet article s'appliqueront aux voies fluviales adjacentes au canal, dans un périmètre de quatre mille marins, de tous côtés. Les navires de guerre d'un belligérant ne séjourneront pas dans ces eaux plus de vingt-quatre heures, à toute époque, excepté en cas de détresse, et, dans ce cas, partiront aussitôt que possible ; mais un vaisseau de guerre de belligérant ne devra pas quitter le canal dans les vingt-quatre heures qui suivront le départ d'un navire de guerre d'un autre belligérant;

6° Le matériel, les établissements, les bâtiments et tous ouvrages nécessaires à la construction, à l'entretien et aux opérations du canal seront considérés comme en faisant partie, suivant le but du traité, et, en temps de guerre comme en temps de paix, jouiront d'une complète immunité quant aux attaques ou tentatives des belligérants, et quant aux actes tentés pour endommager ou affaiblir leur utilité, leur usage comme parties du canal.

Art. 4. — Il est convenu qu'aucun changement de souveraineté territoriale ou modification dans les relations internationales du ou des pays traversés par le susdit canal n'affectera le principe général de neutralisation ni les engagements pris par les hautes parties contractantes dans le présent traité.

L'article 5 traite des ratifications.

Digitized by Google

Ce traité, qui est une véritable défaite diplomatique pour le cabinet de St-James, comporte donc une complète abdication de l'Angleterre dans toute question de navigation interocéanique. Il entraînera aussi pour l'avenir une notable diminution de l'influence et du commerce britanniques dans l'Amérique du Sud, notamment sur la côte du Pacifique. Le canal une fois percé, les produits américains envahiront en masse toute cette région, et comme ils auront pour eux l'avantage résultant de la proximité et de la facilité de transport, ils évinceront par l'infériorité de leur prix les meilleurs produits du Royaume-Uni.

Le même phénomène se reproduira dans les archipels de l'Océanie, qui subiront de plus en plus l'attraction des Etats-Unis. Ceux-ci ont déjà planté de solides jalons dans cette partie du monde, à Hawaï, à l'île Guam, aux Philippines. Leur tendance à absorber tous les petits archipels percera de plus en plus et ne s'arrêtera que le jour où toute barrière aura disparu entre eux et l'Australie. Rivale avantagée de l'Angleterre dans l'Amérique du Sud et en Océanie, la puissante république américaine dominera sans conteste dans cette partie du monde, où la doctrine de Monroë sera plus triomphante que jamais.

PANAMA OU NICARAGUA

Le 2e traité Hay-Pauncefote ayant réglé la question de contrôle du canal interocéanique, le choix du tracé de ce canal se pose d'une façon effective. Panama ou Nicaragua ?

Jusqu'ici les Américains semblaient beaucoup faire fond sur le canal de Nicaragua. Il y avait d'abord la question de distance. En effet, de New-York à San-Francisco le trajet était raccourci de 377 milles par le canal de Nicaragua; il l'était de 579 milles de la Nouvelle-Orléans à San-Francisco. En outre, par le Nicaragua, les États-Unis se croyaient assurés de joindre à leur entreprise la domination territoriale s'étendant jusqu'à une distance d'environ 10 milles sur les deux rives du canal, et d'avoir le droit d'établir des ports francs à chaque extrémité, ce que la Colombie avait toujours refusé de faire pour Panama.

Mais la situation changea et un revirement se fit dans l'opinion publique lorsqu'on apprit que les frais d'entretien du canal de Nicaragua seraient sensiblement plus élevés que ceux du Panama. La commission chargée de présenter un rapport sur le choix du canal a fait connaître (déc. 1901) que le Nicaragua coûterait *annuellement* 1.350.000 dollars,

Digitized by Google

c'est-à-dire 6.750.000 fr. de plus, en frais d'entretien, que le Panama, et la somme sera certainement majorée.

En outre, la durée du trajet par Nicaragua demandera 33 heures, tandis que 12 suffiront par Panama, le parcours, par la première voie, étant environ 4 fois plus long que par la seconde.

Néanmoins, la commission fait ressortir que les travaux ne dureraient que 6 années pour construire le Nicaragua, tandis qu'il en faudrait 8 pour achever le Panama. Enfin, sur la question du coût des travaux, elle n'évalue qu'à 189.864.000 dollars le prix d'exécution du Nicaragua, tandis qu'elle fixe à 144.233.000 dollars celui d'achèvement du Panama, chiffre auquel il faudrait ajouter le prix d'achat du canal. Aussi la commission, qui jongle assez facilement avec les chiffres, pour les faire servir à ses conclusions, s'est-elle prononcée nettement en faveur du tracé Nicaragua.

Mais tout cela n'est qu'un véritable *bluff* comme les Américains excellent à en faire et auquel nous autres Européens nous nous laissons presque toujours prendre. Le canal de Nicaragua est une entreprise qui coûterait des sommes folles à côté de celui de Panama, en raison des difficultés gigantesques qu'entraînerait sa construction. Les Américains ne l'ignorent pas et tout ce qu'ils ont dit et fait en faveur du Nicaragua n'avait pour but que de peser sur la Cie de Panama afin d'acheter son œuvre au meilleur marché possible.

Ce qu'ils savent, en effet, c'est qu'à l'entrée du futur canal, à Greytown, le littoral n'est qu'une succession de vases profondes et de sables mouvants. Quant au rio San Juan, par où doivent remonter les navires pour atteindre le lac de Nicaragua, c'est un impétueux torrent qui rendrait des points au rio Chagres, lequel donna tant de mal aux ingénieurs du Panama, et qui par-dessus tout roule un volume d'eau autrement considérable dans un couloir des plus accidentés. Dans la saison des pluies il subit, en outre, comme d'ailleurs le lac de Nicaragua, des crues subites considérables qui rendraient la navigation de son cours fort dangereuse.

Mais ce n'est pas tout : la terre volcanique du Nicaragua est sujette à de fréquents tremblements de terre qui détruisent des villes de fond en comble, font disparaître des montagnes et, par contre, émerger des îles du sein des flots. Comment dans ces conditions un canal pourrait-il se construire et être maintenu navigable quand de pareilles secousses

Digitized by Google

font crouler les digues, combler les ports et inonder les régions naguère habitées et cultivées?

Toutes ces circonstances sont connues, sinon du gros public, du moins des ingénieurs, des savants et de tous ceux qui se sont préoccupés de la situation géographique et géologique du pays.

Mais ce projet de canal que les Américains prônent si chaleureusement est-il seulement étudié d'une façon sérieuse? Y a-t-il eu au moins des reconnaissances faites sur le terrain concernant le tracé que doit suivre le canal, les points où il doit exactement aboutir sur les deux océans, les obstacles qu'il doit rencontrer tant sous le rapport du climat que de la nature du terrain et du régime des eaux? Le levé topographique du pays a-t-il été fait avec assez de soin pour permettre de se rendre compte, d'une façon sérieuse, des aléas que présente une pareille entreprise?

A toutes ces questions, il faut plutôt répondre par la négative.

Des commissions d'enquête et des ingénieurs ont bien été envoyés au Nicaragua; mais qu'ont produit ces études? Rien que d'approximatif, car rien n'a été examiné ni étudié à fond. Et si l'on veut un exemple, on peut le trouver dans un rapport du sénateur Morgan — un partisan déclaré du canal de Nicaragua — publié tout récemment par ordre du gouvernement américain et que cite M. V. Bérard. C'est un dialogue entre le président de la commission interocéanique du Sénat et un ingénieur qui a séjourné dans le pays et a été à même d'y recueillir des renseignements sérieux.

« Avez-vous vu une inondation du rio San Juan? — Dans le delta seulement; là, durant des milles, le pays est couvert d'une épaisse végétation qui s'élève à 6 pieds au-dessus de l'eau; mais j'imagine que vous trouveriez le sol ferme à quelques pieds en dessous. — Avez-vous mesuré les rapides de Toro ou les autres rapides? — Non; nous n'avons pris le courant qu'à deux endroits, à la sortie du lac et au-dessus d'Ochoa. — A l'extrémité occidentale du lac de Nicaragua, à l'autre sortie du canal, quelle est la profondeur? — C'est une très bonne profondeur. — Mais il y a un volcan dans le lac, l'Ometepe; est-il en activité, bien vivant? — Il a tout l'air d'être en activité; car incessamment il crache de la fumée ou de la vapeur. — Est-ce bien de la fumée ou n'est-ce pas de la brume? — C'est très difficile à dire. Je n'ai jamais vu ce que, là sûrement, j'appellerais de la fumée; pourtant il y a des jours où il fume... »

Digitized by Google

Tout le reste est à l'avenant. Et si l'ingénieur ci-dessus n'a pas pu élucider la question de savoir si le volcan du lac était ou non en activité — question d'une importance capitale dans un pays aussi fréquemment sujet aux tremblements de terre — s'il n'a pu mesurer le volume d'eau des rapides, ni se rendré compte des inondations du rio San Juan, on se demande quelle peut être la valeur des études faites d'une façon aussi superficielle.

Tout est donc à faire à Nicaragua, non seulement comme travaux d'exécution, mais encore comme travaux d'études, car les Américains ne sont guère convaincus que d'une chose : c'est qu'il viendront à bout du canal avec du temps et de l'argent. Ainsi raisonnait aussi M. de Lesseps et les événements lui ont infligé un bien cruel démenti.

Mais après avoir laissé pénétrer dans les masses l'idée que Nicaragua était le seul canal possible, les hommes sensés et pratiques ont reconnu que le canal de Panama était non seulement le plus économique, mais encore le seul pratique, et que de plus il avait le rare mérite d'être à moitié fait. En outre, tout le matériel nécessaire est sur place, prêt à fonctionner ; un chemin de fer en bon état dessert tous les chantiers d'un bout à l'autre de l'isthme et, à chaque extrémité, se trouvent 2 ports parfaitement outillés, Colon et Panama. Rien de tout cela n'existe à Nicaragua, où les 2 ports extrêmes, Greytown et Brito, ne sont même pas aménagés.

Le canal de Panama a encore un autre avantage, pour les travaux qui restent à faire, c'est qu'il a été étudié de fond en comble. En effet, les observations qui ont été faites depuis 20 ans, ont permis de se rendre un compte exact de la nature du terrain sur toutes les parties du parcours, du régime des pluies et des cours d'eau en toute saison, du cube de terrain restant encore à extraire et du prix exact du travail restant à exécuter. A Nicaragua, tout est à observer, à calculer, à évaluer. A Panama tout est connu ; ingénieurs, géologues, topographes ont étudié à l'envi la nature du sol et l'on peut dire qu'il ne reste même plus une école à faire. On peut prévoir aujourd'hui, d'une façon précise, le temps nécessaire à l'achèvement du canal et le coût de la dépense, selon le nombre des travailleurs employés. A Nicaragua, on peut se tromper de plusieurs dizaines de millions de dollars et on est dans l'impossibilité absolue de fixer le nombre d'années que nécessiterait ce gigantesque travail.

Digitized by Google

Enfin Panama sera, soit un canal à écluses, soit un canal à niveau, selon la décision à intervenir, tandis que Nicaragua ne pourra jamais être qu'un canal à écluses. Or, on sait combien est préférable, pour la facilité et la rapidité de la navigation, un canal sans écluses.

Depuis la chute de la Compagnie originelle en 1889, une nouvelle Compagnie a été constituée en 1894, avec un capital modeste, il est vrai, mais suffisant pour entretenir en bon état le matériel et les travaux déjà exécutés à Panama et même poursuivre ceux-ci chaque année, quoique avec lenteur. L'entreprise est donc vivante, elle fonctionne, mais, pour réussir complètement, il lui manque le nerf de la guerre. Là est sa seule faiblesse. Les Américains le savent, aussi tous leurs calculs et tous leurs discours tendent-ils à décrier l'œuvre accomplie. Et quand ils auront ruiné le crédit de la Cie de Panama, quand ils l'auront mise dans l'impossibilité de trouver la forte somme qui lui est nécessaire, ils rachèteront ses droits et ses travaux pour un morceau de pain. C'est ce qu'ils sont d'ailleurs sur le point de faire.

Le 2e traité Hay-Pauncefote ayant été ratifié à une forte majorité par le Sénat américain, la question du canal interoçéanique fut aussitôt remise sur le tapis avec une préférence marquée pour le tracé Nicaragua C'est alors que la Cie de Panama, croyant le moment opportun, fit des offres de vendre son canal avec tous les droits y attachés moyennant une somme de 49 millions de dollars (245 millions de francs). A cette nouvelle toute la presse américaine s'écria qu'il était impossible de payer un prix aussi exagéré et qu'il n'y avait pas lieu d'entrer en pourparlers sur de pareilles bases.

Un instant interrompues les négociations reprirent et la Cie de Panama ébranlée, ou craignant de laisser passer une occasion favorable, abaissa ses prétentions à la somme de 40 millions de dollars. Cette fois l'Amérique s'adoucit; la commission d'études se ravisa et se montra favorable à l'acquisition du canal de Panama. C'est probablement chose entendue, sinon faite à l'heure actuelle. Encore une fois le bluff américain aura réussi et la Compagnie aura, pour ainsi dire, à moitié *donné* son canal.

C'est là une faute et même une double faute :

D'abord, parce que Nicaragua étant à peu près inexécutable dans des conditions pratiques, les Américains auraient bien été obligés d'en revenir un jour ou l'autre au Panama et de payer ce qu'on leur aurait demandé.

Digitized by Google

Ensuite, parce qu'au point de vue politique et économique, c'est un recul complet de l'influence française et même européenne dans l'Amérique du Sud, la perte assurée, dans un temps donné, d'un marché ouvert jusque-là à la vieille Europe et que la concurrence américaine va inonder de ses produits. La France, l'Allemagne et même l'Angleterre, qui auraient pu internationaliser leurs capitaux pour achever l'œuvre commencée, comme elles vont le faire dans la construction du chemin de fer de Bagdad, verront bientôt, lorsque le canal aura été construit et américanisé, ce que leur coûtera leur insouciant abandon.

E. Chanel.

BIZERTE ET LES PHOSPHATES

Nous avons reçu la communication suivante :

Si on avait pu créer Bizerte il y a vingt ans, il est évident que la rivalité entre cette ville et la capitale de la Régence n'existerait pas. Malheureusement, des considérations politiques ont forcé de laisser Bizerte dans l'ombre pendant que, maladroitement, on donnait un développement considérable à Tunis. On y a englouti des millions. On a sollicité des sociétés financières à y construire toute une ville nouvelle. Il y a maintenant de gros intérêts engagés par des compagnies puissantes qui voient avec désespoir une affaire, qui s'était présentée sous un superbe aspect, se changer en un placement ordinaire, sinon en perte sèche.

Si un cultivateur a planté une vigne dans une mauvaise partie de sa propriété et que cette vigne lui cause plus de frais qu'elle ne lui donne de rapport, il l'abandonne pour en planter une autre mieux placée qui lui donnera des bénéfices. C'est le cas de Tunis ; mais dans la question qui divise Tunis et Bizerte, il est une considération qui doit primer toutes les autres, c'est l'intérêt de la défense nationale. Nous devons, en effet, être toujours prêts à tout événement et supposer qu'une puissance maritime pourra un jour être alliée contre nous à une nation disposant d'une armée de débarquement. Plus nous serons forts, mieux nos dispositions seront prises pour répondre, et moins on osera nous attaquer.

En cas de guerre, le plan — devrions-nous encore en être aux plans

Digitized by Google

— qui paraît avoir le plus de chances est l'abandon de tout l'intérieur, sauf de quelques points formidablement armés sur lesquels se réuniraient toutes les ressources possibles. Tebessa, par sa situation, ses abords, la facilité naturelle de ses défenses, est tout indiqué comme le point stratégique principal où doit se faire la concentration de nos forces, au moins pour la partie Est de notre colonie. Il devient donc absolument nécessaire que Bizerte soit relié à Tebessa, puisque ce seront les deux têtes de défense. Il faut que les communications entre ces deux points se fassent le plus rapidement possible par une ligne à voie normale, de façon à s'embrancher sur les grandes lignes algériennes, à pouvoir mettre leur matériel roulant à l'abri, etc.

Prenez une carte, vous verrez, au premier coup d'œil, que le tracé n'offre pas la moindre difficulté. La ligne existe de Bizerte à Mateur, de Mateur elle continuerait par la vallée de l'oued Djoumine pour aller reprendre vers Beja la ligne déjà existante (Bône-Guelma et prolongements) jusqu'à Souk el Khmis, remonterait l'oued Mellégue ou l'oued Tessa pour aboutir à Tebessa sans grandes pentes, presque sans œuvres d'art.

C'est là la vraie ligne française, celle que la Chambre des députés doit ordonner parce qu'elle est nécessaire, indispensable à la défense nationale, et que si la Tunisie ne la construit pas pour sortir ses phosphates, elle se fera forcément, fatalement aux frais du budget de la guerre.

Tunis demande, pour la Tunisie, l'autorisation de contracter un emprunt de 40 millions qui serait affecté à la construction de trois lignes reliant Tunis, Sousse et Bizerte à la région des phosphates ou à des régions minières. Naturellement, on commencerait par celle de Tunis dont les études sont faites. Qu'arriverait-il ? Les 40 millions y passeraient et on se baserait sur les dépenses déjà faites pour demander un nouvel emprunt, comme on allègue à présent que le port de Tunis ne peut rester inutilisé après les millions qui y ont été dépensés.

C'est la ruine, car les intérêts de l'emprunt majoreront le budget de près de 10 0/0, et les impôts sont déjà très lourds et difficiles à recouvrer.

Je n'ai parlé de la ligne de Bizerte qu'au point de vue de la nécessité de jonction des bases de défense, mais le choix de Bizerte comme port de sortie des phosphates est bien plus indispensable encore au point de

Digitized by Google

vue des ravitaillements pour l'armée de terre, aussi bien que pour la marine de guerre.

En effet, sans craindre d'être taxé de pessimisme, on doit prévoir le cas où, dès le début d'une grande guerre maritime, la flotte ennemie pourrait être dans la Méditerranée supérieure à notre escadre. Dans ce cas, les communications avec la France seraient immédiatement coupées. Les manœuvres en temps de paix peuvent prouver qu'un ravitaillement est possible. Une fois, peut être, parviendra-t-on à faire passer un petit navire à grande vitesse, mais les cargo-boats portant un lourd chargement auraient toutes chances d'être capturés à chaque tentative. Il y a également à tenir compte que, dans les manœuvres, on considère tous les ports de l'Algérie et de la Tunisie comme étant restés en notre pouvoir et les indigènes à notre service. Il est bien évident qu'il peut en être autrement. Pas un des ports, sauf Bizerte, n'est sérieusement défendable. A part quelques torpilleurs à Bône, Philippeville, Bougie, Alger et Oran, la côte est abandonnée. Ces torpilleurs pourraient créer de gros ennuis à l'ennemi, mais aucun doute n'est possible, si une force supérieure à notre escadre dispose en même temps d'une armée, peut-être incapable de s'aventurer dans l'intérieur du pays, mais assez forte pour garder les ports d'une attaque par terre; nous ne pourrions bientôt plus compter sur ces ports comme points de ravitaillement.

Sans entrer dans plus de détails, je pense qu'on admettra facilement que l'Afrique peut être isolée et obligée de vivre sur ses propres ressources. Bizerte seul doit être considéré comme port imprenable de force. Mais il est des moments où le pays est dépourvu des aliments de première nécessité. On en a fait la triste expérience il y a trois ans. Il y avait au moment de Fachoda pour 15 ou 20 jours de blé ou de grains pouvant servir à faire du pain.

L'Afrique produit du blé dur qui se vend plus cher que le blé tendre. Une grande partie de la récolte est expédiée en France aussitôt après la moisson. La farine de blé tendre qui est consommée dans le pays nous est renvoyée de France au fur et à mesure des besoins. Il n'y a rien à changer à cette façon de faire, ce serait ruiner la colonie que d'établir des taxes empêchant la sortie des produits. Il faut prendre la situation telle qu'elle existe et chercher les moyens les plus propres à la création d'importants dépôts en temps de paix. La prudence exige en outre que

Digitized by Google

ces dépôts se trouvent à l'abri de l'ennemi au moment de la déclaration de la guerre.

Par la force des choses, le port de Bizerte se trouve désigné comme point à favoriser pour la création de ces dépôts, puisque aucun autre port n'étant sérieusement défendable, une attaque hardie pourrait les faire tomber aux mains de l'ennemi.

Il faut non seulement songer à la nourriture des hommes et des chevaux, mais encore à l'énorme quantité de charbon nécessaire à un moment donné. Il ne faut pas laisser renouveler l'exemple de Santiago de Cuba, il faut que Bizerte ait toujours du charbon et toujours du charbon frais. Sous le climat du nord de l'Afrique, la houille perd un dixième de ses qualités par an, c'est-à-dire qu'à même quantité on aura un dixième de calorique en moins. Or, comme la vitesse, quand on arrive à l'extrême, ne décroît pas en proportion de la diminution de calorique, mais d'une façon bien plus rapide, pour un navire devant filer 20 nœuds à tirage forcé et avec du charbon de première qualité, la perte ne sera pas de 2 nœuds, mais peut-être de 4 nœuds.

Il est donc indispensable que le stock soit renouvelé constamment. Par conséquent, les approvisionnements de l'État ne peuvent pas dépasser une certaine importance. Ils sont subordonnés à la dépense annuelle des navires de guerre en station ou de passage, à moins qu'on vende aux enchères, tous les six mois, le charbon déprécié. Cette opération serait tellement onéreuse que je ne la signale que pour bien faire comprendre l'impossibilité pour l'État de compter sur ses seuls approvisionnements.

On peut calculer qu'il faut environ 15.000 tonnes pour le ravitaillement de l'escadre de la Méditerranée. Si une guerre durait plusieurs mois, ce serait cinq, six, peut-être dix fois que nos navires auraient besoin de se réapprovisionner.

Quelles que soient les difficultés, c'est donc un stock considérable qu'il faut avoir sous la main. L'État ne pouvant créer un dépôt assez important, il reste la ressource de s'assurer un renouvellement fréquent par la marine marchande et des industries. Pour y arriver, il faut obtenir à Bizerte le charbon au plus bas prix possible.

Placé à l'extrémité nord de l'Afrique, à la base de la ligne de partage des deux bassins de la Méditerranée, Bizerte voit passer tous les navires allant de Gibraltar à Port-Saïd. Ils viennent forcément doubler le cap

Digitized by Google

Blanc pour infléchir leur route vers le sud. C'est donc sans perte de temps que les paquebots entreraient se ravitailler en charbon et en vivres au lieu de se diriger sur Malte.

Mais, me dira-t-on, si Bizerte est si bien placé sur la route des paquebots, comment se fait-il que son commerce ne se soit pas déjà développé depuis l'ouverture du canal ?

Cela tient à deux raisons principales : 1° Au temps perdu pour les manutentions ; 2° au prix élevé du charbon, par suite de l'impossibilité aux charbonniers de trouver un fret de retour.

La première raison tient à ce que le port n'est qu'en construction, en pleine période d'installation. Le profil des berges ne se prête certainement nulle part autant qu'à Bizerte pour arriver à la perfection dans les installations ; soit qu'on cherche un emplacement au niveau de l'eau, soit que pour un chargement on veuille surplomber, la nature a tout prévu ; elle a préparé le travail pour ne laisser aux ingénieurs que les parachèvements de son œuvre. C'est donc une simple question d'aménagement.

La seconde est toute résolue si les phosphates et les minerais viennent déboucher à Bizerte. C'est le fret de retour assuré et, par conséquent, le charbon à bon marché ; c'est non seulement le ravitaillement du charbon, mais aussi celui de tous les autres produits nécessaires en cas de guerre. C'est dans le pays, qui s'y prête du reste admirablement, l'élevage du bétail sur une grande échelle pour fournir la viande fraîche à tous les navires venant charbonner, car pour un charbonnier de 4.000 à 5.000 tonnes, il y a 15 ou 20 cargo-boats ou paquebots entrant quelques heures pour se réapprovisionner en charbon et en vivres frais.

Je ne voudrais pas faire de personnalités, puisque je dis que le sentiment patriotique devrait passer avant les intérêts particuliers, mais je dois dire que l'objection, plusieurs fois répétée, de M. Leroy-Beaulieu est absolument fausse. Il prétend qu'un port de guerre ne peut être en même temps port de commerce.

Eh bien ! je prétends, et je suis certainement d'accord avec tous ceux qui s'occupent de marine, qu'aujourd'hui un port de commerce doit toujours être doublé d'un port de guerre, ou au moins être si bien à l'abri qu'un bombardement soit impossible. Voyons, du reste, la situation de nos grands concurrents : Liverpool, Southampton, Londres,

Digitized by Google

Anvers, Brême, Hambourg, etc. Un exemple plus frappant : Dès que les Anglais ont pu mettre la main sur Malte, ils ont fait de La Valette un port de guerre formidable en même temps qu'un port franc qui est devenu le grand marché de la Méditerranée, c'est-à-dire le port où se réunissent les blés, les orges, les maïs de la mer Noire, les pétroles d'Amérique et de Russie et tous les produits du monde entier. Et cependant est-il permis de comparer La Valette à Bizerte avec son lac qui peut faire un port de 60 kilomètres de quais.

S'il est vrai qu'en Europe un port doive être défendu, à plus forte raison en Afrique, comme dans toutes les colonies, où nous risquons d'être coupés le jour même de la déclaration de guerre, et où l'ennemi aurait un intérêt majeur à brûler impitoyablement, s'il ne pouvait s'en emparer, les paquebots qui se trouveraient dans un port sans défense, aussi bien que toutes les marchandises considérées comme contrebande de guerre, c'est-à-dire tout ce qui est nécessaire au ravitaillement de la flotte ou de l'armée.

C'est donc une opinion toute personnelle que notre savant économiste exprime et répète, sans jamais avoir pris l'avis d'officiers de marine beaucoup plus compétents que lui en la matière.

Quant à l'économie même de chacun des projets, il est impossible de les mettre en parallèle.

Le port de Tunis a été construit en creusant un chenal dans une boue tellement liquide que les pieux plantés et moisés pour retenir les déblais se sont tous inclinés avec ensemble dès qu'on a chargé en arrière. Les quais ont été faits dans les mêmes conditions. Il est défendu à une charrette d'approcher à moins de 50 mètres du bord, sous peine de voir les pieux du quai prendre le même chemin que ceux du chenal. Il est impossible, sur de pareils terrains, de créer des installations sérieuses. On serait obligé de porter à dos, dans des paniers, tout le chargement des navires, comme du reste on opère à Sfax. Le port de Tunis, quoiqu'on fasse, sera toujours tellement défectueux qu'il serait sûrement préférable, s'il devait prendre une certaine importance, d'en établir un autre de toutes pièces à Carthage ou à La Goulette.

Dans ces conditions, ce n'est pas 20 ou 25 millions qui devraient être affectés au chemin de fer, c'est, comme je l'ai dit plus haut, 40 millions au moins qui devraient être prévus pour l'ensemble des travaux.

Qu'arrivera-t-il également au moment où la France fera construire la

Digitized by Google

ligne Bizerte-Tébessa, car cette ligne sera construite fatalement, nécessairement ?

Empêchera-t-on cette ligne d'apporter des phosphates et des minerais ? Donnera-t-on à la ligne de Tunis un monopole comme on avait osé essayer de le faire une première fois ? Ce serait le comble de la naïveté que de supposer le Parlement capable de laisser signer de pareils contrats. La ligne Bizerte-Tébessa traverse toute la région phosphatière dans son grand sens ; elle aura le droit de faire concurrence à la ligne de Tunis, en supposant que cette dernière se fasse. Mais alors c'est la ruine pour la ligne de Tunis, car si le fret du charbon est diminué, celui des minerais et des phosphates l'est dans les mêmes proportions. Les frais d'embarquement, le temps passé dans le port, tout viendra contribuer à inégaliser les chances en faveur de Bizerte. C'est donc 40 millions dépensés en pure perte, dont on devra payer les intérêts et le remboursement.

D'un autre côté, si la ligne Bizerte-Tébessa est de toute nécessité au point de vue de la défense nationale, il arrivera un moment où il sera indispensable de racheter le port de Bizerte lui-même. Tout le monde sait dans quelles conditions ce port a été concédé : les traités avec les puissances européennes nous interdisaient de créer en Tunisie un port de guerre. Il était difficile de faire supporter au budget tunisien la construction ou plutôt l'ouverture de ce port, et pourtant on ne pouvait demander un crédit aux Chambres sans avouer le port militaire, c'est-à-dire sans courir le risque d'une intervention étrangère. Sous le couvert du gouvernement tunisien on traita avec une compagnie et, en échange de la construction, on céda le droit d'exploitation du port et de la pêche dans les lacs pendant 75 ans, ainsi que la propriété des terrains conquis sur des marais qui séparaient le lac de la mer.

Il est évident que les droits qu'on a dû céder à cette société, à une époque où aucun projet de port militaire n'était encore arrêté, se trouvent en désaccord avec les intérêts et les besoins d'une marine de guerre. Au moment de la concession on n'avait encore choisi ni l'emplacement de l'arsenal, ni même celui de la défense mobile, car il est bien évident que, dans le cas contraire, on n'eût jamais laissé installer le barrage des pêcheries, entrave aux exercices en temps de paix, grosse gêne en temps de guerre. Les tarifs même sont excessivement onéreux pour l'État, qui paie pour nos cuirassés les mêmes droits, suivant le

Digitized by Google

tonnage, que les navires marchands. Il en est de même pour le charbon et les approvisionnements — même le matériel de guerre — qui paient des droits considérables.

Pour montrer à quel point a été poussé le manque de prévision dans le contrat de concession, les torpilleurs qui forment l'école de pilotage doivent payer à la Cie du Port le pilote, à chaque entrée ou sortie, comme un simple navire de commerce.

Quoi qu'il en soit, il est évident que ces droits, accordés pour payer la construction du port, sont sacrés. C'est un marché qui a été passé, il faut qu'il soit tenu de bonne foi par les deux parties. Mais il est certain que le rachat à certaines conditions a été prévu, que s'il ne l'a pas été, la Cie du Port pourrait toujours être expropriée pour cause d'utilité publique.

Le port de Bizerte sera donc racheté dans un délai plus ou moins long. Mais si l'État français se substitue à la compagnie concessionnaire, les droits de port reviendront au gouvernement français. Nous aurons alors cette situation anormale : Dans un pays de protectorat, le gouvernement protecteur possédera, puisqu'il les aura payés de ses deniers, la ligne de chemin de fer la plus riche et le plus beau port de commerce du littoral.

La France peut-elle, en Tunisie, faire concurrence à la Tunisie ? Ce serait illogique, et pourtant il est impossible de sortir de ce dilemme : d'un côté, la ligne de Bizerte-Tébessa se fera ; de l'autre, si on fait celle de Tunis-Thala, la Tunisie étant épuisée, c'est la France qui devra construire la ligne de Bizerte à ses frais.

Si cependant le gouvernement français se trouve dans l'obligation d'acheter ce port et de construire cette ligne, le gouvernement tunisien en profitera par l'apport des capitaux, par la plus-value que donnera la ligne elle-même aux contrées qu'elle traversera, les plus riches de la Tunisie et où la colonisation est impossible par suite du manque de communications. Une entente est nécessaire.

La solution la plus juste, la plus équitable et la plus pratique serait que la France rachetât la concession de la Cie du Port de Bizerte, ou du moins l'exploitation du port et des pêcheries, et en fît la remise pure et simple à l'État tunisien, qui en toucherait les revenus.

De son côté l'État tunisien construirait le chemin de fer à ses frais jusqu'à la frontière d'Algérie. Les revenus du chemin de fer et du port

Digitized by Google

de Bizerte couvriraient largement les intérêts de la somme dépensée pour la ligne et en assureraient l'amortissement dans un délai assez rapproché, sans qu'il soit besoin de recourir à de nouveaux impôts.

En résumé, les principaux avantages du projet de faire de Bizerte le port de sortie des phosphates de la Régence, avantages qui doivent primer toute autre considération, sont : 1° La jonction de Bizerte à Tebessa; 2° la création d'un dépôt de charbon.

Mais ces avantages en entraîneraient forcément d'autres, même au point de vue tunisien.

Il est inutile d'entrer dans la question colonisation. Tunis, Sousse, Bizerte prétendant chacun que le chemin de fer qui le desservirait serait le plus favorable à la colonisation. Ce serait entrer dans une discussion qui n'aboutirait à aucune conclusion. Admettons qu'au point de vue colonisation tous les tracés se vaillent; mais ce que Tunis ne peut contester, c'est la richesse industrielle que donnerait au pays la création à Bizerte d'un grand dépôt de charbon à bon marché.

Toute la Tunisie est excessivement riche en minerais de zinc, de plomb, de fer. On brûle déjà la calamine au charbon de bois pour éviter le transport de la matière inerte. Ne serait-il pas possible de monter des usines où se traiteraient ces minerais, sinon pour travailler les métaux, au moins pour permettre le transport des minerais sous la forme la plus riche et par conséquent la moins coûteuse? Ces usines pourraient, à un moment donné, rendre d'immenses services et fixeraient dans le pays des ouvriers spéciaux que Tunis ne peut jalouser à Bizerte.

Dans tous les cas, je le répète, il est de l'intérêt de la France et de la Tunisie, quelle que soit la combinaison à laquelle on s'arrête pour payer la construction de la ligne, il est de l'intérêt des deux pays que le port de sortie des phosphates soit Bizerte, et il est impossible de supposer que le Parlement puisse se laisser entraîner par quelques intéressés à méconnaître les intérêts de la patrie.

E. Piquet.

Digitized by Google

LA NAVIGATION DU YANG TSÉ

Par sa situation en Indo-Chine, la France est appelée à jouer un rôle important dans les événements de la Chine méridionale. Sa présence au Tonkin lui donne, sous ce rapport, une situation privilégiée et bien supérieure, au point de vue géographique, à celle des Anglais en Birmanie. Elle a, pour ainsi dire, une porte de derrière pour pénétrer en Chine et il ne dépend que d'elle et des efforts de ses nationaux de changer cette voie d'accès encore modeste en une porte d'entrée monumentale.

La voie du fleuve Rouge sera un jour la route la plus directe de pénétration, surtout lorsque le chemin de fer projeté du Yunnan sera devenu une réalité. Mais jusque-là, la véritable voie d'accès est la magnifique route fluviale du Yang Tsé. Francis Garnier, auquel sa ville natale, St-Étienne, vient d'élever un monument, après Saïgon et Paris, fut le premier à appeler l'attention sur les liens économiques qui existent entre la Chine et l'Indo-Chine. L'explorateur Jean Dupuis, qui avait remonté la vallée du Yang Tsé avant de pénétrer au Tonkin, suivit les traces de Francis Garnier. Puis, un assez long espace de temps s'écoula ensuite jusqu'au moment où une série d'explorateurs remirent la question en honneur. Le prince Henri d'Orléans, MM. Madrolle, Bonin, de Vaulserre, la mission lyonnaise dirigée successivement par MM. Rocher et Brenier, firent de plus en plus la lumière sur ces régions.

Sans nous occuper actuellement de la route du Yunnan, jetons un coup d'œil sur la pénétration qui se fait par la voie du Yang Tsé. M. Bons d'Anty, consul de France à Tchoung-King, qui, pendant les derniers troubles causés par les Boxeurs, a su, par sa ferme attitude et son sang-froid, préserver les établissements français et les missions de la région du Sé-Tchouen contre toute tentative de désordre et de pillage, M. Bons d'Anty a retracé tout dernièrement, dans une communication faite à la Société de géographie de Paris, les efforts tentés depuis quelques années pour pénétrer dans ce bassin du haut Yang Tsé qu'il a exploré à plusieurs reprises et qu'il connaît fort bien.

Le Yang-Tsé-Kiang ou fleuve Bleu, qui prend sa source sur les hauts plateaux du Tibet, est le plus grand cours d'eau de l'Asie. Il n'a pas moins de 5.000 kilomètres de longueur, c'est-à-dire 6 à 7 fois le cours de la Seine, et son bassin a une superficie d'environ 600.000 kilomètres

Digitized by Google

carrés. L'Obi et le Houang-Ho ont un développement géographique à peu près aussi étendu, mais leur importance politique et commerciale est infiniment moindre.

Le Yang Tsé arrose 8 provinces de la Chine, provinces qui sont souvent aussi étendues et peuplées que de grands États européens. Ce sont, à l'exception d'une, les plus riches, les plus fertiles et les plus peuplées du Céleste empire, produisant beaucoup et faisant un commerce très actif.

Le fleuve Bleu est une voie de communication de premier ordre et la route commerciale la plus développée de l'Extrême-Orient. Depuis que le marché de l'intérieur de la Chine est ouvert au commerce européen, la navigation n'a cessé de s'accroître. D'après les statistiques de l'administration des douanes chinoises, le mouvement sur la partie inférieure du fleuve, entre Chang-Haï et Hankéou, est représenté par 1.800.000 tonnes pour les vapeurs et 185.000 tonnes pour les voiliers, non compris le port de Chang-Haï. Pour le bief navigable compris entre Hankéou, le trafic donnerait 455.000 tonnes (222.000 pour les vapeurs et 233.000 pour les voiliers). Enfin, pour le haut Yang Tsé, le mouvement fluvial est d'environ 100.000 tonnes. Quand un fleuve arrive à transporter un tonnage aussi élevé et en totalité étranger, on peut dire sans crainte que c'est une voie de navigation merveilleuse. Le commerce européen peut donc trouver dans ce vaste bassin, peuplé de 200 millions d'âmes, une clientèle riche et qui consomme.

C'est par Chang-Haï, à l'embouchure du Yang-Tsé, que passe tout le trafic du fleuve. Dans cette grande cité, nous sommes en aussi bonne posture que les Anglais. La concession française y est importante et a pris tout récemment, à la suite d'incidents assez vifs, une extension qui lui était indispensable. A Hankéou, où existe également une concession française, la ville est appelée à un grand avenir. La construction du chemin de fer qui doit la relier à Pékin au nord et à Canton au sud, entreprise poursuivie avec des capitaux français et belges, en fera la métropole commerciale du centre de la Chine.

Dans le haut Yang Tsé, le centre le plus important est Tchoung-King, dans le Sé-Tchouen, province la plus peuplée de l'empire chinois, car elle renferme environ 60 millions d'âmes, tandis que celles qui viennent après elle comme population n'en comptent guère qu'une trentaine de millions. La population du Sé Tchouen est douce, accueillante, active et industrieuse. La France y possède un certain nombre d'établissements

Digitized by Google

qui lui font honneur. C'est ainsi que M. Haas, consul général, qui a beaucoup fait pour canaliser vers cette région l'activité française, a contribué à y installer plusieurs sociétés; l'une d'elles a obtenu, notamment, une concession de pétroles d'une grande valeur.

La France est aussi très dignement représentée à Tchoung-King par les missionnaires catholiques appartenant aux Missions Étrangères de la rue du Bac, à Paris. Ceux-ci ont fondé des établissements scolaires où l'on apprend le français et des établissements charitables où l'on reçoit sans aucune distinction, les malheureux, les malades et même les mandarins qui viennent parfois y demander l'hospitalité. Nos missionnaires sont donc, comme dans tout l'Orient, un élément d'influence et de respect dont profitent largement tous nos compatriotes.

Le cours du Yang Tsé peut se diviser en 3 parties principales. Dans sa partie basse, entre Chang Haï et Hang Kéou, il coule sur une longueur de 1.000 kilomètres, dans une belle plaine d'alluvion d'une remarquable fertilité.

A Hang Kéou commence le cours moyen du fleuve qui s'étend jusqu'à Itchang, situé à 1.750 kilomètres de la mer environ. Le Yang Tsé cesse alors d'avoir un régime régulier; son cours est gêné par des roches et des bancs de sable et, par ce motif, les bateaux ne peuvent caler plus de 5 à 6 pieds pour effectuer ce parcours.

Au delà d'Itchang commence la région des rapides où les jonques ne peuvent passer que halées à la cordelle et au prix de grandes difficultés. On arrive ainsi à Tchoung-King, situé à environ 600 kilomètres d'Itchang.

De Tchoung-King à Souifou, c'est-à-dire à plus de 400 kilomètres en amont, la navigation est encore assez facile pour les grandes jonques, bien qu'il existe quelques rapides. La durée du trajet entre ces deux villes est d'une vingtaine de jours. Au delà de Souifou jusqu'à Pingchanhien la navigation est encore praticable sur près de 100 kil. pour de petites embarcations. Cette partie du fleuve est aujourd'hui mieux connue grâce aux belles cartes du P. Chevalier sur le cours du haut Yang Tsé.

Entre Chang-Haï et Itchang, terminus actuel de la navigation à vapeur, la circulation est des plus actives. Plusieurs compagnies de navigation (2 anglaises, 1 anglo-chinoise, 1 chinoise) ont des services réguliers entre Chang Haï et Hankéou, et par suite d'entente avec leurs administrations, un départ peut avoir lieu chaque jour dans les deux sens.

Digitized by Google

Par suite du bon entretien du fleuve qui est balisé et éclairé entre Chang Haï et Hangkéou, par les soins de l'administration des douanes impériales chinoises, le trajet peut se faire de nuit comme de jour sans interruption; il dure habituellement 3 jours. Entre Hankéou et Itchang, les vapeurs sont d'un tonnage quelque peu inférieur, les services sont moins réguliers, le trafic étant moindre, mais encore assez fréquents. Le trajet est plus long et demande 4 jours, la navigation ne pouvant se faire de nuit sur cette partie du fleuve, qui n'est point balisée et éclairée comme le bief inférieur. Il faut donc environ 7 jours en temps normal pour remonter de l'embouchure du fleuve jusqu'à Itchang. La descente peut se faire en un laps de temps moindre de moitié.

C'est à Itchang que se fait le transbordement des voyageurs et des marchandises pour le haut fleuve, car il faut quitter le vapeur et prendre une jonque spéciale pour franchir les rapides. Cette jonque porte chez les Chinois le surnom de *kouatseu* ou bateau pastèque, à cause de sa forme qui ressemble à une pastèque dont on aurait coupé une tranche.

Le voyage d'Itchang à Tchoung-King dure de 35 à 50 jours; l'installation à bord, où on a un lit, des meubles et où se fait la cuisine, est assez confortable. La jonque est mue par la voile le plus souvent. L'équipage proprement dit est peu nombreux : une dizaine d'hommes. On remarque surtout à l'avant une immense rame, de 15 à 20 pieds de long. Cette rame, actionnée par 4 ou 5 hommes, sert à fendre les flots et à venir en aide au gouvernail qui est parfois impuissant contre le courant.

Le fleuve qui jusqu'à Itchang n'a pas moins de 5 à 600 mètres de large, se resserre bientôt et coule entre deux rangées de hauteurs où il n'a pas plus de 2 à 300 mètres de large. Le passage, qui n'est pas sans analogie avec celui des gorges du Tarn, est fort beau, mais la navigation devient alors dangereuse, en raison de la vitesse du courant. On arrive aux rapides et il faut avoir recours aux haleurs.

Ceux-ci, dont le recrutement laisse fort à désirer, forment une population spéciale installée sur les rives du fleuve. Le patron de la jonque qui veut passer les rapides fait marché avec eux et aussitôt une troupe de 50 à 100 coolies se met en devoir de tirer le bâtiment à la cordelle le long de la rive. Lorsque les haleurs ne peuvent venir à bout de la résistance du courant et que la jonque court des dangers, il faut rompre le câble et le bâtiment redescend aussitôt avec une vitesse effrayante,

Digitized by Google

accomplissant parfois en 15 ou 20 minutes, un trajet qui lui a demandé 2 jours en sens inverse.

Ce ne fut que tout récemment que des tentatives sérieuses furent faites pour franchir avec un vapeur les 80 rapides qui en amont d'Itchang rendent particulièrement difficile la navigation du haut Yang-Tsé. Un Anglais, M. A. Little, qui avait amené un petit bateau à vapeur jusqu'à Itchang, réussit à lui faire remonter les rapides et après 18 jours d'une pénible navigation il put atteindre Tchoung-King malgré plusieurs échouages ou abordages de rochers (mars 1898).

Ce succès, qui n'était que très relatif — puisque son bâtiment n'avait pu franchir les rapides que halé à la cordelle par les Chinois et non à l'aide de ses propres moyens — encouragea de nouvelles tentatives des Anglais qui firent remonter les rapides à deux vapeurs à hélice et à un bateau à aubes.

Ce dernier fit meilleure figure dans les rapides que les vapeurs à hélice, car ses roues exerçaient plus d'action sur les eaux que l'hélice souvent soulevée en l'air par les remous et rendue ainsi peu efficace dans des moments particulièrement difficiles. Un de ces vapeurs s'avança même jusqu'à Souifou. Depuis, ces bâtiments ont redescendu le fleuve.

Les Allemands, qui suivaient avec attention les essais de pénétration dans le haut Yong-Tsé, entrèrent alors en scène. Ils avaient commandé et fait venir de Brême un vapeur construit pour cette navigation, le *Souihsiang*, et se flattaient de remporter un grand succès. Leur bateau partit d'Itchang, après avoir embarqué à son bord une trentaine d'invités européens et une cinquantaine de Chinois.

Tout alla bien pendant 2 heures, jusqu'à une quinzaine de kilomètres d'Itchang. Mais bientôt on se trouva en présence d'un rapide dangereux et à ce moment un dissentiment se produisit entre le capitaine allemand et le pilote chinois. Ce dernier avait conseillé de suivre la rive gauche du fleuve le plus près de terre possible afin d'atténuer par cette manœuve la force du courant. Mais le capitaine craignant de ne pouvoir suffisamment diriger son navire et d'être jeté à la côte, préféra prendre par la rive opposée et passer au pied d'un gros rocher où il pensait trouver une profondeur d'eau suffisante. Ce rocher avait par malheur une espèce d'éperon contre lequel le vapeur alla se jeter. Le choc fut si violent que le navire coula à pic en quelques instants. Les passagers européens parvinrent tous à se sauver à l'exception du capitaine qui, resté le dernier

Digitized by Google

à son bord, fut entraîné par un remous en s'efforçant de gagner la rive. Un certain nombre de Chinois se noyèrent.

Ce lamentable échec eut un grand retentissement. Les Allemands découragés renoncèrent à tout autre tentative. Les Japonais, qui se disposaient à marcher sur leurs traces, s'arrêtèrent net et donnèrent une autre direction à leurs bâtiments.

Ce n'est que tout récemment (novembre 1901) qu'une nouvelle tentative faite par le l^t de vaisseau Hourst a été couronnée de succès. Avec un bâtiment d'occasion acheté à Chang Haï et baptisé l'*Olry*, vapeur construit par des ingénieurs anglais et fort peu propre à cette navigation spéciale, il est parvenu après 21 jours d'une traversée fort difficile à remonter tous les rapides et à jeter l'ancre devant Tchoung-King. L'*Olry* doit être maintenu dans le bassin du haut Yang Tsé.

Mais le c^t Hourst considère cet exploit comme difficile à renouveler et ne croit pas que dans les conditions actuelles, la navigation soit pratiquement possible au point de vue commercial.

Sans doute les obstacles pourront s'atténuer; mais c'est là une question de temps et d'argent. Reste à savoir si les Chinois qui ne tiennent pas outre mesure à ouvrir le cœur de leur vaste empire au commerce européen, ne s'opposeront pas par tous les moyens à une tentative d'amélioration de la navigation qui aurait pour conséquence d'amener les Barbares d'Occident sur leurs vapeurs jusqu'à 3.000 kilomètres de la mer.

J. Servigny.

LE RECENSEMENT DE 1901 EN FRANCE

Les résultats du recensement de la population effectué en France le 24 mars 1901 ont été insérés au *Journal Officiel* du 8 janvier 1902. La *Revue Française* a déjà fait connaître (1) les chiffres provisoires qui avaient été publiés il y a quelques mois. Ces chiffres ont subi quelques modifications; ils avaient en outre amené, faute d'indication des procédés d'évaluation, une confusion entre la population de fait et la population de droit ou domiciliée. A ce propos voici, sur les différentes manières de classer la population en France, quelques indications qui per-

(1) Voir *Rev. Fr.* nov. 1901, p. 654, avec cartes et graphiques.

Digitized by Google

mettront de se retrouver moins difficilement parmi les chiffres, authentiques mais variés, publiés sur un même recensement.

La population de fait comprend toutes les personnes présentes, sans distinction, au jour du recensement. C'est le mode d'énumération adopté aujourd'hui dans la plupart des pays.

La population de droit ou domiciliée comprend, non seulement les personnes présentes, mais encore celles qui devraient se trouver à leur domicile au jour du recensement. Tel est le cas des membres d'une famille qui sont absents, des voyageurs, des collégiens, des enfants placés en nourrice, etc. Comme ceux-ci, là où ils sont, sont forcément comptés comme présents et qu'ils figurent aussi sur la feuille du chef de famille, ils sont par suite recensés deux fois. Ils s'en suit que le chiffre de la population dite domiciliée est toujours sensiblement supérieur à celui de la population de fait et que, par suite des calculs dont il est l'objet, ce mode de recensement est le plus défectueux des deux.

Il existe encore une autre catégorie de population : la population dite municipale. Mais celle-là n'a qu'un intérêt fiscal dans les recensements, car elle a pour but de déduire la population « comptée à part » (casernes, hospices, etc.), du nombre des contribuables soumis à certaines taxes en raison de l'importance de la population agglomérée. Cette catégorie fut créée à la suite des émeutes d'un caractère fiscal qui accompagnèrent le recensement de 1841 à Toulouse.

Jusqu'en 1876, la population énumérée dans les recensements est la population de droit. A partir de 1881 c'est la population de fait, mode le plus naturel et le plus véridique de dénombrement. On se demandera alors pourquoi les chiffres publiés à l'*Officiel* ne s'appliquent qu'à la population de droit.

« D'après les opérations effectuées le 24 mars dernier, dit le rapport du ministre de l'intérieur, le chiffre total de la population s'élève à 38.961.945 habitants.

En 1896, il avait d'abord été évalué à 38.517.975; mais, à la suite de rectifications opérées par des décrets postérieurs à celui du 31 décembre 1896, il a été réduit à 38.517.332. Il s'est donc produit, de 1896 à 1901, un accroissement de 444.613 habitants.

L'accroissement constaté pendant la dernière période quinquennale 1891-1896) n'avait été que de 175.027 habitants; l'augmentation de 1896 à 1901 est donc plus de deux fois et demi supérieure.

Digitized by Google

D'autre part, le chiffre de la population comporte, pour la dernière période décennale, un accroissement de 619.640 habitants, alors que, de 1886 à 1896, l'augmentation n'avait été que de 299.072 personnes. Ici l'augmentation de la proportion, qui dépasse légèrement celle du simple au double, est un peu moins forte, parce que ces résultats comprennent la période de 1891 à 1896, moins favorable que celle de 1896 à 1901.

Quoi qu'il en soit, le progrès est indéniable et si, par comparaison avec les résultats accusés dans d'autres pays, où le développement de la population suit une marche plus rapide, on peut regretter la lenteur du mouvement ascensionnel de la population en France, il est certain que la situation s'est améliorée d'une manière très sensible, depuis 1891, époque où l'augmentation presque insignifiante (124.289) équivalait presque à la stagnation. Après le très léger relèvement de 1896, l'augmentation de 1901 nous rapproche des résultats constatés en 1886, où s'était produite une augmentation de 545.855, mais en nous laissant encore loin de l'augmentation de 1881, qui avait été de 766.260.

Ces nombres ne concernent que les 87 départements métropolitains, y compris la Corse.

Il convient d'y ajouter les résultats des recensements spéciaux effectués par les soins de MM. les ministres de la guerre et de la marine, comprenant 69.168 individus, ce qui porte le total de la population française à 39.031.113 habitants, en laissant à part la population fixée en Algérie, aux colonies, dans les pays de protectorat et à l'étranger. »

Si l'on ne connaissait l'optimisme traditionnel et généralement aveugle des rapports ministériels, on serait porté à s'étonner du caractère de satisfaction avec lequel le rapport du ministre de l'intérieur envisage l'état de la population en France. Celui-ci se félicite de ce que, dans la dernière période décennale, l'augmentation a été de 619.000 habitants, tandis que dans la période 1886-1896 il n'avait été que de 299.000. Mais la cause de cette sensible différence, *l'Officiel* ne la donne pas et nous allons la faire connaître.

On n'a pas oublié la terrible épidémie d'influenza qui naguère fit tant de ravages dans la population. Or cette épidémie se produisit précisément de 1890 à 1892 et fit sentir ses effets désastreux sur 2 recensements : celui de 1891, qui n'accusa qu'une augmentation de 124.000 habitants et celui de 1896 qu'un excédent de 175.000. Pour bien juger

Digitized by Google

de la différence, il suffira de rappeler que le dénombrement antérieur, celui de 1886, avait établi un excédent de 812.000 sur celui de 1881.

Comment donc peut-on comparer la période normale du recensement de 1901 avec la période essentiellement anormale des deux précédents, où, pour la première fois, sauf pendant la période néfaste de la guerre de 1870-71, le chiffre des décès excéda celui des naissances, ainsi qu'il advint en 1890, 1891, 1892 et 1895? Si l'on veut avoir de justes éléments de comparaison, il faut mettre en parallèle des époques normales et faire porter son appréciation sur des périodes décennales. Le tableau suivant, qui retrace l'augmentation quinquennale et décennale, permettra de suivre la marche dégressive de la population de la France. Voici les augmentations afférentes à chaque recensement :

Période	1831-1836.	Augmentation.	971.687	1.660.955
—	1836-1841.	—	689.268	
—	1841-1846.	—	1.171.583	1.556.514
—	1846-1851.	—	384.931	
—	1851-1856.	—	255.694	933.584
—	1856-1861 (1) . . .	—	677.890	
—	1861-1866.	—	680.751	
—	1872-1876.	—	802.867	1.302.369
—	1876-1881.	—	499.502	
—	1881-1886.	—	812.960	937.005
—	1886-1891.	—	124.045	
—	1891-1896.	—	175.027	619.650
—	1896-1901.	—	444.623	

Ainsi, tandis que sous Louis-Philippe la population augmentait de plus d'un million et demi en 10 années, il faut aujourd'hui plus de 20 années pour atteindre un pareil chiffre. Depuis 1872, la progression décennale est régulièrement décroissante; c'est là un fait indéniable.

« L'accroissement de population — fait remarquer très justement M. J. Bertillon dans une lettre adressée au *Temps* — quoique beaucoup moindre qu'il y a 20 ans, est pourtant un peu moins faible, pendant ces 5 dernières années, que précédemment. Il n'y a pas de quoi se vanter ! Cela tient presque uniquement à l'accroissement de la Seine (329.416), c'est-à-dire à l'immigration. L'excès des naissances sur les décès n'y est que pour 241.054. A cela se réduit l'accroissement réel de la population française depuis 5 ans.

(1) Déduction faite de la Savoie et du comté de Nice.

Digitized by Google

Outre que ces chiffres sont de plus en plus faibles, ils sont en eux-mêmes misérables. Comparons-les à ceux des grands pays étrangers, pendant la même période 1891-1901.

La différence entre ces deux recensements a été ;

En Allemagne, de	6.917.014 hab.,	soit	140	p. 1.000 hab.
En Autriche-Hongrie, de. . .	3.956.305	—	96	—
Dans les Iles-Britanniques, de.	4.721.340	—	100	—
En France, de	619.650	—	16	—

Et encore ce dernier chiffre est-il exagéré, pour des raisons qu'il serait trop long d'expliquer ici. La population présente en France le 24 mars 1901 n'est que de 38.595.430 habitants; elle était de 38.133.385 en 1891 et son accroissement en dix ans n'a été que de 462.045 habitants, soit 12 pour 1.000 habitants.

Qu'importe qu'on accepte ce chiffre ou le précédent? Les pays étrangers gagnant 4, 5, 7 millions d'habitants, pendant que nous nous accroissons péniblement d'un demi-million. »

Mais ce qui constitue cette différence considérable entre la population française et les populations étrangères voisines, ce n'est pas seulement l'affaiblissement de notre natalité, c'est encore l'accroissement de celle des pays étrangers, accroissement qui, depuis 30 ans, suit une marche à peu près régulièrement progressive, c'est-à-dire fonctionne dans un sens diamétralement opposé au nôtre. Et cependant les mêmes phénomènes de paix, de développement commercial et de richesse sont aussi les facteurs agissants.

L'affaiblissement graduel de la natalité, voilà donc ce qui résulte de plus clair des comparaisons des derniers recensements. Là est le danger et, pour y parer, aucune mesure ne doit être considérée comme négligeable.

Le rapport publié à l'*Officiel* établit qu'il convient d'ajouter à la population de France 69.168 individus recensés par les ministères de la guerre et de la marine, ce qui porterait le total à plus de 39 millions. Ce sont sans doute — car le rapport ne le fait pas connaître — les marins absents de France, les troupes des corps expéditionnaires (Chine, etc.). Mais s'il convient d'ajouter cet élément, il faudrait le faire également pour les précédents recensements, à l'époque des diverses expéditions en Extrême-Orient, des campagnes du Mexique, de Syrie, de Crimée, etc. Or cela ne s'est jamais produit et, pas plus d'ailleurs à l'étranger qu'en

Digitized by Google

France, on ne tient compte dans les recensements des soldats et marins hors du territoire national.

Le rapport relève ensuite le fait que l'augmentation de population ne se fait sentir que dans un nombre restreint de départements. Ainsi, dans 25 seulement il y a augmentation, tandis que dans 62 il y a diminution.

« En 1896, on comptait 24 départements en progression, contre 63 en diminution ; la proportion est donc restée à peu près la même en 1901. Jusqu'en 1886, le plus grand nombre des départements étaient en progression : 58 contre 29. En 1891, il se produisit un brusque revirement, parallèle au ralentissement du mouvement ascensionnel de la population : il n'y eut plus que 32 départements en progression contre 55 en décroissance. Comme on vient de le voir, les résultats du dernier recensement sont, à ce point de vue, à peu près stationnaires, la différence entre 1896 et 1901 étant insensible.

La principale cause de la décroissance de la population dans près des trois quarts de nos départements est l'attraction de plus en plus forte qu'exercent les grands centres. En effet, alors que le chiffre total de l'augmentation de la population générale n'est que de 444.613 habitants, la population des villes comptant plus de 30.000 âmes s'est accrue de 458.376 personnes. »

L'accroissement de population des grandes agglomérations continue à se produire au détriment des campagnes par un déplacement de la population rurale vers les centres industriels et commerciaux. Ainsi le nombre des petites communes (de moins de 400 habitants) est en augmentation de 542, ce qui indique bien une diminution de la population rurale.

Même dans certains départements, où la population est en décroissance, les centres urbains, au contraire, sont en progression. Tel est le cas pour Angers, Rennes, Grenoble, Dijon, Montluçon, le Mans, etc., qui progressent d'un chiffre variant entre 5.000 et 3.000 habitants.

Pour Paris, l'augmentation a été successivement de 280.217 habitants (1881), 75.527 (1886), 103.407 (1891), 88.877 (1896) et 177.234 (1901). En 20 ans l'accroissement total a été de 725.262. Le département de la Seine, où l'on compte 10 villes suburbaines de plus de 30.000 âmes, s'est accru en tout de 329.416 habitants et en compte aujourd'hui 3.669.930, soit une population supérieure à celle de la Suisse. Paris, pour sa part, en revendique 2.714.068.

Digitized by Google

Viennent ensuite comme principales villes : Marseille, 491.161 habitants ; Lyon, 459.099 ; Bordeaux, 256.638 ; Lille, 210.696. Tous ces chiffres ont subi des modifications depuis les résultats provisoires précédemment publiés.

« Il reste à parler, poursuit le rapport, de la division de la population au point de vue de la nationalité. Bien que la législation électorale actuelle ne fasse plus la distinction établie par la loi du 16 juin 1885 entre la population française et la population étrangère pour la fixation du nombre des députés, il n'est pas sans intérêt, à d'autres égards, d'indiquer les résultats du dernier recensement en ce qui concerne les étrangers résidant en France. Le nombre de ces étrangers est de 1.037.778. Depuis 1886 où, pour la première fois, le recensement de la population étrangère a été officiellement constaté, il s'est produit une diminution importante de cette population, qu'on peut attribuer aux effets de la loi du 26 juin 1889 sur la nationalité, laquelle a imposé la qualité de Français, sans faculté d'option ou de répudiation, à des catégories d'étrangers qui, autrefois, résidaient en France, parfois depuis plusieurs générations, sans supporter la charge du service militaire. En 1886, le nombre des étrangers était de 1.115.214 ; il n'a pas subi de diminution sensible en 1891, où il était encore de 1.101.798, la loi sur la nationalité venant à peine d'entrer en vigueur. Mais, cinq ans après, en 1896, le nombre des étrangers a diminué de 74.307 sur 1891 et de 87.723 sur 1886, puisqu'il ne s'est élevé qu'à 1.027.491. On constate, en 1901, un léger relèvement : 10.287 en plus ; mais le chiffre de 1896 a une tendance à rester stationnaire et peut être considéré à présent comme normal. »

Au sujet du nombre des étrangers, la statistique officielle parait devoir faire fausse route. En effet, le compte de la population étrangère n'a-t-il pas été fait différemment en 1896 et en 1901 ? Dès lors comment peut-on comparer les résultats de deux opérations faites de façon dissemblable ?

« On remarquera que l'accroissement de la population totale, qui est de 444.613 habitants, n'a été que bien faiblement influencé par l'appoint de la population étrangère et peut être presque exclusivement attribué à l'accroissement de la population française.

Les départements où se rencontre le plus grand nombre d'étrangers sont : les Alpes-Maritimes (67.835), les Ardennes (22.182), les Bouches-du-Rhône (117.857), Meurthe-et-Moselle (36.179), le Nord (230.821), la Seine (196.241), le Var (42.989). »

Digitized by Google

Les départements où il y en a le moins sont la Lozère (66) et le Cantal (134).

Ici encore le rapport officiel est d'un optimisme exagéré. Si, comme il a été dit plus haut, l'excès des naissances sur les décès ne figure dans l'augmentation de population que pour 241.054, tout le reste est imputable à l'immigration, c'est-à-dire à la population étrangère. Puisque les étrangers trouvent en France un climat et un accueil hospitaliers, il faut les y retenir, les y fixer et les franciser progressivement. Ce sera toujours un appoint pour l'augmentation de la population et cet appoint n'est pas à dédaigner tant s'en faut.

C. Cilvanet.

ÉTAT DU CONGO

LE CHEMIN DE FER DES GRANDS LACS

Une des causes qui ont le plus retardé la pénétration européenne en Afrique a été la difficulté de remontrer les grands fleuves du noir continent. Tandis qu'en Amérique le Saint-Laurent, le Mississipi, l'Amazone, le Rio de la Plata ont été les premières routes vers l'intérieur du pays, en Afrique, tous les grands fleuves ont été un obstacle à la marche des explorateurs et des trafiquants. Le Nil avec ses cataractes, le Zambèze, avec ses chutes, le Niger, avec la série de ses rapides ont découragé bien des tentatives.

Mais s'il est un fleuve qui a rebuté encore plus les voyageurs, c'est bien le Congo, hérissé de chutes et de rapides principalement à l'endroit le plus malencontreux, c'est-à-dire près de son embouchure. Aussi Stanley, dans sa grande traversée de l'Afrique préféra-t-il attaquer le fleuve par le haut de son cours plutôt que de suivre celui-ci en le remontant, et de Brazza, de son côté, n'arriva à son grand bief navigable qu'en faisant un large détour par le bassin de l'Ogooué.

Les obstacles que le Congo présente à son embouchure à la navigation ont été surmontés par la création du chemin de fer de Matadi à Dolo, œuvre remarquable et fructueuse accomplie par les Belges au prix de constants efforts. Par suite, les rapides sont contournés et un mode de communication accéléré et facile sert de trait d'union entre l'océan et le grand bief navigable qui s'étend du Stanley Pool aux Stanley Falls. Là les

Digitized by Google

chutes interrompent encore la navigation. Un nouveau bief existe en amont jusqu'à Nyangoué, puis les rapides se font plus nombreux.

Le même phénomène se présente d'ailleurs sur tous les grands affluents du Congo : l'Oubangui, l'Ouellé et le M'Bomou, l'Arououimi, le Lomami, le Kasaï.

Ce magnifique réseau fluvial, le plus étendu qui existe au monde, serait une admirable voie commerciale sans ces brusques arrêts de navigation qui entravent et paralysent toutes les entreprises.

Enhardi, à juste titre par le succès du chemin de fer de Matadi, le gouvernement de l'État indépendant du Congo, a résolu de supprimer dans la mesure du possible, une partie des obstacles empêchant le libre trafic. L'objectif principal étant d'atteindre les grands lacs, il a été décidé de construire des voies ferrées partant du cours navigable du Congo et aboutissant au N.-E. et au S.-E. de l'État libre, c'est-à-dire au lac Albert-Nyanza et au lac Tanganika.

Depuis plusieurs années les études se poursuivaient dans ces deux directions. Il avait été primitivement question de construire une voie ferrée partant du terminus navigable de l'Itimbiri, affluent du Congo au nord de l'Arououimi, et rejoignant le bief central navigable de l'Ouellé. Mais le tracé avait le grave inconvénient d'exiger plusieurs transbordements et de n'arriver qu'à moitié chemin du lac Albert par suite des obslacles rencontrés dans le cours du haut Ouellé.

Le projet qui vient d'être adopté, exige une plus grande extension de la voie ferrée, mais il a le mérite d'unir directement le Congo au Nil. Le point de départ du tracé se trouve établi sur le Congo en aval et en amont de Stanleyville. De ce point, la ligne restant au sud du cours de l'Arououimi, se dirige à peu près en ligne droite vers le lac Albert, traversant sur une large étendue la grande forêt où faillit périr Stanley parti à la recherche d'Emin-Pacha, et suivant le cours supérieur de l'Ituri. De Stanleyville à l'extrémité nord du lac Albert la distance à vol d'oiseau est d'environ 750 kilomètres.

Sous le rapport de l'altitude, Stanleyville se trouve à 428 mètres au-dessus du niveau de la mer. Des terrasses successives s'étendent entre le Congo et le Nil, élevant l'altitude entre 1.200 et 1.500 mètres puis une descente brusque se fait vers le lac Albert qui se trouve à 648 mètres.

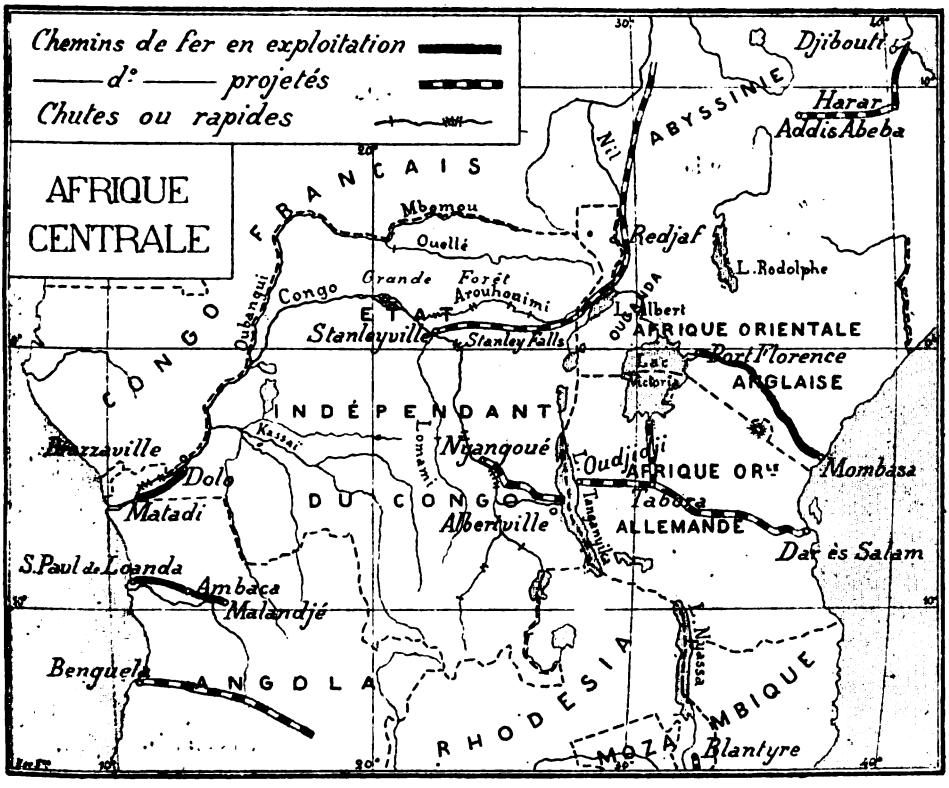
Lorsque cette importante ligne d'union entre le Nil et le Congo aura été tracée on songera sans doute à la prolonger jusqu'à Redjaf et à la

Digitized by Google

souder ensuite à la grande ligne que projettent les Anglais du Caire au Cap et qui n'est encore qu'à l'état de vague projet dans le bassin du haut Nil dont les immenses marécages seront une source de graves difficultés.

Pour se rendre compte de ce qu'est la grande forêt équatoriale que doit traverser la voie ferrée il suffit de se reporter à la description qu'en fait Stanley :

« Représentez-vous, dit-il, un des bois épais d'Écosse, ruisselant de



pluie et constituant la basse futaie d'une forêt dont les grands arbres atteindraient de 30 à 40 mètres d'élévation. Représentez-vous un amas inextricable de ronces et d'épines ne recevant jamais la lumière du soleil ; des ruisseaux serpentant paresseusement à travers les profondeurs de la jungle ; parfois un affluent profond. Représentez-vous cette merveilleuse végétation dans ses périodes de fougueuse croissance ou

Digitized by Google

de morne décomposition, des jeunes lianes dans leur développement exubérant entourant le cadavre de quelque géant de la forêt, tel fut le théâtre de notre existence pendant 10 mois. »

Plus impressionnante encore est la description que donne Stanley dans son livre les *Ténèbres de l'Afrique :*

» Imaginez, dit-il, toute la France et toute l'Espagne revêtues d'arbres d'une hauteur variant entre 6 et 54 mètres. Les cimes de ces fûts dont le diamètre mesure de quelques pouces à 120 centimètres et plus, sont tellement rapprochées qu'elles s'enchevêtrent et empêchent de voir le ciel et le soleil. Lancez d'un arbre à l'autre des câbles épais de 5 à 40 centimètres ; contournez-les, tordez-les en anses, en nœuds, en festons, en guirlandes, faites-les courir de ci de là, partout, sans vous préoccuper de la régularité du dessin ou même du choix des matériaux. Que sur chaque fourche, sur chaque branche horizontale, s'élèvent des choux géants, et ces végétaux à larges feuilles ensiformes qu'on appelle la plante à oreilles d'éléphant, puis des touffes d'orchidées, merveille des tropiques, et une draperie de ces délicates fougères, si communes dans la grande forêt ; couvrez branches, rameaux, lianes, de mousses épaisses, ressemblant à une verte fourrure... Voilà la grande Forêt, la Sylve antique et compacte... »

Il est probable que les constructeurs de la voie ne courront pas le risque de mourir de faim comme Stanley lorsqu'il remonta l'Arououimi mais il y aura un travail de désouchage des grands arbres qui demandera de persistants efforts. Les bûcherons canadiens, qui passent leur vie à défricher les vastes forêts de l'Amérique du Nord, opération dans laquelle ils sont passés maîtres, feraient là de bien bonne besogne s'ils pouvaient s'habituer au climat congolais.

Pour la construction de la ligne du lac Albert, l'État du Congo à confié la direction des travaux à l'ingénieur belge Auguste Adam, qui précédemment fut chef de service des études du chemin de fer de Matadi-Dolo. Depuis 1899 M. Adam a exécuté de nombreuses reconnaissances sur le terrain, principalement dans la région de l'Arououimi. Le tracé est définitivement arrêté entre Stanleyville et Maouambi ; ce dernier point, situé sur l'Ituri, est à peu près à moitié distance de Mahagi, terminus projeté au nord du lac Albert.

La ligne qui doit unir le haut Congo au lac Tanganyka ne tient pas autant de place dans l'opinion publique en Belgique, que la ligne du

Digitized by Google

lac Albert et du Nil ; elle est cependant digne d'attention. En amont des Stanley Falls, le Congo a un bief navigable assez étendu qui s'avance jusqu'aux chutes qui sont près de Nyangoué. C'est de ce dernier point que partira la voie ferrée. Remontant sur la rive droite du fleuve, elle atteindra en amont de Nyangoué et de Kasongo le nouveau bief qui se rapproche du Kantaga ; puis, prenant la direction de l'Est, elle suivra la vallée de la Lukuga pour aboutir au Tanganyka un peu au nord d'Albertville, région où s'est fixé le capitaine Joubert depuis la défaite des esclavagistes et où les Pères Blancs ont fondé d'importantes missions. C'est sur l'autre rive du lac, à Oudjidji, que les Allemands ont l'intention de placer le terminus du chemin de fer qu'ils comptent faire partir un jour des bords de l'Océan Indien.

Ainsi donc, à une époque sans doute peu éloignée, il sera possible d'atteindre les grands lacs par les voies rapides, fluviales et ferrées. Dejà les Anglais ont construit une ligne ferrée qui de Mombasa sur l'Océan Indien, aboutit à Port-Florence sur le lac Victoria-Nyanza. Cette ligne sera prolongée un jour à travers l'Ouganda jusqu'au Nil et se reliera avec la ligne congolaise du lac Albert et plus tard avec les chemins de fer égyptiens dont la tête est aujourd'hui à Khartoum.

Au sud un chemin de fer venant du Zambèze et de Blantyre aboutira au lac Nyassa, et la ligne de la Rhodesia viendra atteindre à son tour le lac Tanganyka. Alors la traversée de l'Afrique pourra se faire d'un océan à l'autre et du Cap au Caire soit en vapeur, soit en voie ferrée.

Grâce à l'avance qu'il a su prendre, l'État du Congo retirera la meilleure part du trafic commercial et des richesses du sol que le cœur de l'Afrique a su pendant si longtemps dissimuler à la civilisation européenne. C'est le roi Léopold qui est le véritable initiateur de cette grande œuvre. En fondant il y a vingt ans l'Association Internationale Africaine, devenue depuis l'État indépendant du Congo, il a fait à la Belgique un cadeau dont elle commence à sentir tout le prix. C'est aux efforts personnels de son souverain, à ses généreuses subventions, à sa ténacité dans cette entreprise de longue haleine que le Congo doit d'être devenu, malgré les jours difficiles du début, une belle et florissante colonie, qui d'ailleurs n'est encore que dans la période d'enfance. Ce remarquable exemple de politique coloniale ne saurait être trop souvent donné en modèle aux nations qui veulent être réellement colonisatrices.

G. Vasco.

Digitized by Google

LA GUERRE AU TRANSVAAL

LE SYSTÈME DES BLOCKHAUS

Les Anglais ont mis en œuvre depuis plus de 2 ans les plans de campagne les plus variés pour avoir raison de l'indomptable résistance des Boers. Après la guerre en grandes masses le caractère des opérations changea. Le système d'occupation dn pays prévalut d'abord ; mais à à mesure que s'étendait la conquête, il devenait de plus en plus difficile de tout occuper, faute de troupes suffisantes. On revint alors aux colonnes mobiles qui, pendant des mois s'épuisèrent à poursuivre des ennemis qui disparaissaient comme par enchantement au moment même ou on croyait les atteindre.

C'est alors que Kitchener, en désespoir de cause, adopta le système des blockhaus. Ce mode d'occupation existant déjà sur les points les plus importants à protéger des lignes de communication de l'armée britannique. Kitchener le généralisa et depuis quelques mois il ne cesse d'en pousser l'extension.

Les premiers furent établis le long des lignes de chemin de fer à l'époque où, il y a plus d'un an, les Boers faisaient sauter à l'envi les trains militaires et de ravitaillement de l'armée de Kitchener. Ces destructions de trains qui naguère étaient la règle, sont devenues l'exception depuis que les Anglais ont fait monter sur les wagons des femmes et des enfants boers, mode barbare de faire la guerre qu'ils n'ont pas inventé (nous en avons fait la dure expérience en France), mais qu'ils ont froidement perfectionné.

Les principales voies une fois protégées, les blockhaus, qui déjà formaient un périmètre autour des grands centres comme Bloemfontein, Prétoria. Johannesburg, furent poussés en avant vers les régions où les Boers circulaient encore librement, de façon à réduire leur territoire de parcours, encore fort étendu et à les enserrer entre les mailles d'un vaste filet après avoir le plus possible séparé et isolé les commandos. C'est ainsi que la plus ancienne ligne de blockhaus, en dehors des voies ferrées, est celle de Bloemfontein à Thaba Nchu et Ladybrand, coupant en deux l'État d'Orange dans sa partie orientale la plus étroite, vers le Basutoland. Cette ligne que De Wet franchit plusieurs fois, notamment dans son raid sur le Cap, a été de plus en plus renforcée. D'autres furent ensuite construites au S.-O. et au N.-E. de l'Orange, et, au Trans-

Digitized by Google

vaal, dans les régions d'Ermelo à l'E. et du Magaliesberg-Rustenburg à l'O., puis à la frontière du Natal et du Zoulouland, ainsi qu'on peut le voir sur la carte ci-contre.

L'extension des hostilités au Cap rendit nécessaire la protection des chemins de fer du nord de la colonie, notamment la ligne Hope-Town, De Aar, Naauwport et Norvals-Pont, qui avec le fleuve Orange de l'autre côté. forment ce que les Anglais appellent *birdcage*, la « cage à oiseaux » ou les commandos une fois engagés, ont la plus grande peine à ne pas être capturés. De Wet se heurta contre ces lignes il y a un an, lorsqu'il envahit le Cap, et crut plus prudent ainsi que l'a relaté la *Revue Française*, de rentrer dans l'État d'Orange. Tout récemment, Kruitzinger y fut blessé et capturé, mais son commando réussit à passer. Ces blockhaus ont été étendus à l'intérieur vers Queenstown et Graaf Reinet, et. sur la ligne du Cap, l'établissement des blockhaus entre De Aar et Beaufort-West n'est achevé que depuis le commencement de janvier 1902. La présence des Boers à l'ouest de la colonie du Cap entraîne l'extension du système jusqu'au Cap même, où il est en construction.

Enfin à l'extrême nord du Transvaal la ligne des blockhaus a été poussée jusqu'à Pietersburg.

Bref, c'est sur une étendue de plus de 3.500 kilomètres de voies ferrées que sont établis des postes fortifiés. On juge par le nombre des blockhaus situés généralement entre 1.200 et 1.800 mètres les uns des autres, de la quantité d'hommes qu'il faut non seulement pour les garder, mais pour les ravitailler et être en mesure de les secourir à la première attaque. Aussi la majeure partie des effectifs de Kitchener y passe-t-elle.

Le généralissime anglais, paralysé par cette immense déperdition de forces, n'a plus les troupes nécessaires pour former des colonnes capables de poursuivre Botha et de Wet et est obligé de renoncer à tenter l'occupation du nord du Transvaal, région où les Anglais n'ont pu pénétrer jusqu'ici et où les Boers trouvent un refuge assuré.

Tous les efforts de Kitchener tendent actuellement à resserrer de plus en plus le terrain de libre parcours où évolue de Wet au N.-E. de l'Orange. Déjà la ligne d'Harrismith à Bethleem, où de Wet remporta tout récemment le brillant succès de Tweefontein, est fermée depuis le courant de janvier. Elle sera prolongée dans la direction de l'ouest,

Digitized by Google

sur Lindley, tandis que d'autres lignes sont poussées activement de Frankfort vers Vrède et la frontière du Natal. Tel est l'ensemble général du système.

Voyons maintenant quelle est l'organisation de détail.

Les petits réduits fortifiés que les Anglais appellent « blockhouse », sont presque tous formés par deux cloisons en tôle séparées par un intervalle de 10 centimètres environ dans lequel on a jeté du sable. Les parois sont percées de meurtrières et sont à l'épreuve de la balle. Les projectiles d'artillerie en auraient vite raison ; mais les Boers ont perdu tous leurs canons et ne possèdent plus que ceux qu'ils prennent de temps à autre à leurs adversaires. Ce système léger de blockhaus, de forme hexagonale, est dû au major Rice, qui commanda le génie au siège de Ladysmith.

Cette disposition des blockhaus suffit tout d'abord à gêner la libre circulation des Boers. Mais bientôt ceux-ci firent preuve d'une ingéniosité remarquable et d'une rare hardiesse pour avoir raison de ces postes. Se glissant avec une remarquable adresse jusqu'au pied des blockhaus, ils passaient leurs fusils par les meurtrières et fusillaient ainsi du dehors les défenseurs surpris par une attaque aussi imprévue. C'est par ce procédé nouveau que plusieurs blockhaus furent enlevés.

Les Anglais, un moment décontenancés par une si étrange tactique, ne trouvèrent moyen de la combattre qu'en entourant les blockhaus de fils de fer et de ronces artificielles entrelacés, obstacles qui furent ensuite placés entre chaque blockhaus, de façon à intercepter complètement la libre circulation. Au milieu de ce réseau de fils de fer barbelés, sont disposés de distance en distance des détonateurs qui, partant au moindre choc, avertissent immédiatement les postes voisins de toute tentative de passage. De plus, les blockhaus sont généralement mis en communication par téléphone. Avec un pareil dispositif, il est presque impossible aux Boers de franchir en bandes la ligne comprise entre deux blockhaus. Ils sont aussitôt signalés et le feu est ouvert sur eux de chaque côté. Parfois même, lorsque l'ennemi a été signalé à l'avance, un train blindé vient-il appuyer le feu des blockhaus.

Ceux-ci avaient été construits originairement à une distance de 2.800 mètres les uns des autres, de sorte que lorsqu'un commando tentait le passage, il était exposé à un feu croisé venant à peu près de 1.400 mètres de chaque côté. Cette distance a été jugée beaucoup trop grande pour

Digitized by Google

avoir une action réellement efficace sur les Boers; aussi, dans les nouvelles lignes, les blockhaus ont-ils été rapprochés, en moyenne, de moitié. Les ponts et autres points importants sont protégés par des ouvrages en maçonnerie ayant la hauteur d'un étage, construits d'après le modèle adopté pour la frontière N.-O. des Indes.

Voici la description que donne des blockhaus en général le correspondant d'un journal allemand :

« Le blockhaus en lui-même ressemble à une simple maison d'habitation. Peint en bleu clair, il se dresse au milieu d'un jardin à l'aspect inoffensif, dans lequel on voit se promener quelques jeunes gens. N'était une sentinelle qui, l'arme sous le bras, fait les cent pas, on ne se croirait jamais en présence d'un ouvrage de fortification. Les fleurs manquent dans le jardin; en revanche, les ronces artificielles y abondent, et nul homme, nul animal ne saurait y entrer, soit de jour, soit de nuit, sans s'exposer à tomber. La construction affecte la forme d'un hexagone régulier. Elle est pourvue d'une citerne et, à hauteur d'homme ses murs sont percés de créneaux. La cuisine de chaque blockhaus est installée de la façon la plus sommaire, c'est un simple trou creusé dans le sol, un autre trou pratiqué dans le toit livre passage à la fumée. »

La garde d'un blockhaus est ordinairement confiée à une quinzaine d'hommes, parfois moins, appartenant ordinairement à la *South African Constabulary* (police montée de l'Afrique du Sud). Des noirs armés par les Anglais complètent souvent l'effectif.

La carte ci-jointe a pour but de montrer la répartition des forces boers dans le Sud-Africain, et les résultats obtenus par le système des blockhaus.

Pour rendre cette carte plus facile à la lecture, elle a été teintée de nuances graduées; ainsi les parties coupées de lignes horizontales marquent les territoires « pratiquement » dégagés de la présence des Boers, où on n'en rencontre qu'en petit nombre. Dans ces parties, il est possible à de petites patrouilles de s'aventurer, sans rencontrer de forces supérieures. Les espaces laissés en blanc sur la carte indiquent les pays dans lesquels un cavalier isolé peut circuler presque sans risque. Cependant, même dans ces territoires qui pour la plupart sont entourés des blockhaus de lord Kitchener, il arrive qu'on rencontre encore quelques Boers qui ont réussi à forcer les lignes de défense; mais ces rencontres deviennent de plus en plus rares.

Digitized by Google

Les parties de la carte coupées de lignes diagonales marquent les endroits où la résistance principale des Boers s'est confinée. Comme on peut s'en rendre compte aisément, ce sont les pays les plus voisins des Cafres et où les ravitaillements sont le plus faciles à obtenir; ces régions sont aussi les plus éloignées des lignes de chemins de fer, et par leur configuration topographique offrent les plus grandes difficultés aux colonnes anglaises.

Il ne faudrait cependant pas en conclure que les Boers soient restés maîtres incontestés de ces régions; ils y ont maintes fois été poursuivis par les colonnes anglaises, mais y sont toujours revenus, et s'y sont concentrés en assez grand nombre pour pouvoir tenir tête victorieusement à toute colonne qui ne comportait pas au moins 6 ou 700 hommes.

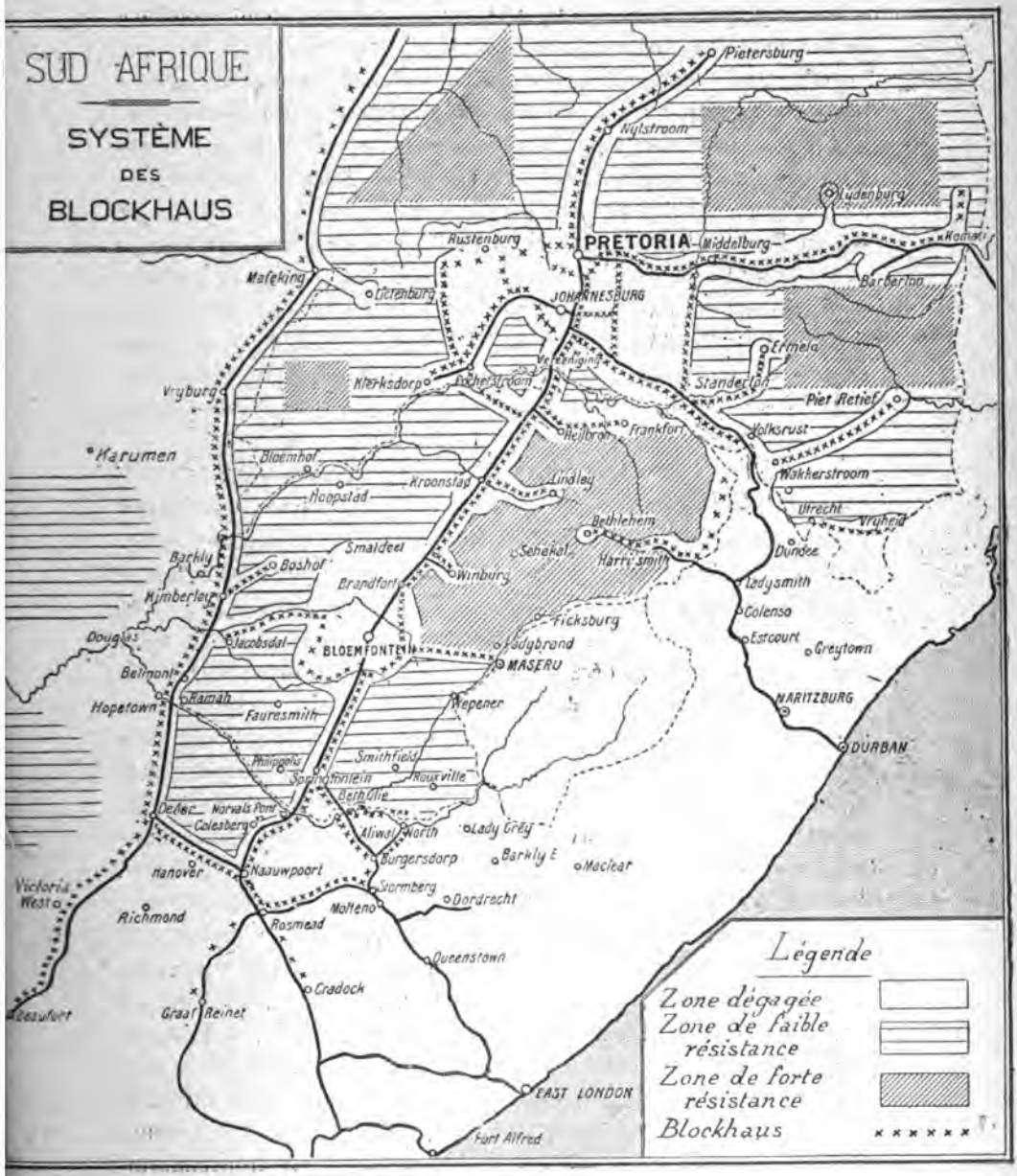
Pour bien faire comprendre ce que signifient les diverses graduations de la carte, nous donnons un exemple que cite le *Times*.

Supposons un officier attaché à une colonne anglaise opérant dans le triangle Ermelo-Carolina-Amsterdam. Cet officier reçoit une dépêche héliographique le convoquant à Johannesburg. Il décide de faire, autant que possible, son voyage par la route, en partant d'Amsterdam où il se trouve avec sa colonne. Malgré son désir de se mettre en route, il est obligé de rester avec sa colonne de 700 hommes, en se dirigeant à l'ouest, jusqu'au moment où il atteint la ligne de blockhaus qui relie Ermelo à Standerton. De là, il continue par la route avec sa petite escorte jusqu'à ce qu'il rencontre un train destiné au ravitaillement d'une des sections de blockhaus sur la ligne Waterval River-Steenkolspruit. La partie à l'ouest de cette ligne est complètement nettoyée d'ennemis, et notre officier peut galoper seul jusqu'à Springs où il prend le train pour se rendre à sa destination.

Tel qu'il est établi, le système des blockhaus pourra-t-il avoir raison de la résistance des Boers?

Cela est peu probable dans les circonstances actuelles. S'il gêne considérablement les mouvements des Boers en petits groupes, il est, par contre, impuissant à empêcher le passage de forts commandos. Ceux-ci, même sans artillerie, réussiront toujours à traverser les lignes, s'ils ne sont pas serrés de trop près par des colonnes mobiles. Il leur suffira, en effet, de concentrer leurs efforts sur un ou deux blockhaus pour donner à leurs convois le temps de passer. C'est la tactique que semblent avoir adoptée les Boers depuis le retour de l'hivernage, se groupant en fortes

Digitized by Google



Digitized by Google

colonnes et tombant à l'improviste sur les Anglais, comme Botha à Brakenlaagte et de Wet à Tweefontein.

Les lignes de blockhaus ne pourraient donner de résultats décisifs que si elles étaient au moins doublées dans les régions de principale résistance. Enserrés de tous côtés, les Boers seraient bien obligés, soit d'accepter le combat dans des circonstances défavorables, soit de forcer en masse le passage pour se rendre dans le nord du Transvaal et dans la colonie du Cap, vaste champ d'opérations où les ressources abondent et où les sympathies et l'assistance des populations de même race leur sont acquises. Ce sera là sans doute leur dernière et suprême ressource.

En attendant cette éventualité, il faudrait à lord Kitchener 50.000 hommes de plus pour assurer la réussite de son plan d'opérations. Où l'Angleterre les trouvera-t-elle?

COMBIEN RESTE-T-IL DE BOERS SOUS LES ARMES ?

Le *Manchester Guardian* vient d'établir un compte très détaillé et que reproduit le *Temps* du nombre des Boers actuellement en campagne. L'auteur commence en ridiculisant les calculs de M. Brodrick. Il démontre que leur logique devait entraîner la fin des commandos et, par conséquent la fin de la guerre en dix-neuf semaines à dater de la veille de Noël. Comme le désastre de Tweefontein a eu lieu le matin de Noël, il ne se trouvera plus probablement aucune personne pour ajouter foi dans l'avenir aux prédictions de M. Brodrick.

Les calculs du rédacteur du *Manchester Guardian* se basent sur le système que voici : 1° trouver le nombre des Boers du sexe masculin dans les deux républiques avant la guerre; 2° déduire le nombre d'uitlanders et de Boers au-dessous de 15 ans et au-dessus de 55 ans; 3° déduire, aussi exactement que possible, le nombre des tués, blessés, prisonniers ou soumis. Il a constaté, par cette étude, la plus intelligente qui ait été encore publiée, que d'après le *Statesman's Year-book*, il y avait en 1896 — époque du dernier recensement — 137.947 blancs du sexe masculin dans le Transvaal et 40.570 dans l'Orange, soit en tout 178.517. La population blanche de Johannesburg était de 50.907. Supposant que la grande majorité était composée d'hommes, soit par exemple 45.000, supposant qu'aucun de ces habitants mâles de Johannesburg n'ait combattu du côté des Boers, le total de 178.518 se trouverait déduit de 45.000, et on arriverait à un total net de 133.500.

Digitized by Google

Reste la nécessité d'éliminer de ce chiffre les Boers au-dessous de 15 et au-dessus de 55 ans. En examinant le livre de Newshome sur la statistique de la vie du Norwich, district agricole anglais typique, l'auteur de l'article constate que sur 4.620 hommes en 1890, 1.696 étaient au-dessous de 15 ans et 513 au-dessus de 55 ans. En proportionnant ces chiffres au total des Boers mâles, déjà donné, nous arrivons au chiffre de 84.493 Boers au-dessous de 15 ans et de 69.660 Boers entre 15 et 55, soit un chiffre de Boers combattants de 69.660 au commencement de la guerre. Quelles ont été leurs pertes ? Le 5 août, lord Kitchener informa le président Steijn qu'il tenait 35.000 prisonniers. Depuis lors, 7.697 ont été donnés comme prisonniers ou soumis, soit 42,697 en tout. Et les morts et blessés ? De juin à décembre 1901, les chiffres télégraphiés par lord Kitchener étaient 2.081, soit 347 par mois.

En estimant, ce que l'auteur croit excessif, que cette moyenne ait été la même pendant toute la guerre, le total serait de 9.329 tués ou invalides. L'auteur veut bien accroître ce chiffre à 12.000, ce qui donne un total de 54.697 Boers mâles mis hors d'action (le total donné par M. Brodrick le 14 novembre dernier était de 53.000). Déduisant ce chiffre du total des Boers combattants, c'est-à-dire de 69.660, il nous reste 14.963 Boers mâles entre les âges de 15 et de 55 ans. Ce calcul ne tient aucun compte des uitlanders et des rebelles du Cap qui ont combattu pour les Boers et que l'on peut évaluer à 8.000 au moins. D'autre part, dans le total de 69.660 Boers mâles, il a dû y avoir plusieurs mille « hands uppers », c'est-à-dire d'individus qui prirent le serment d'allégeance et ne combattirent point.

Mais comme d'autre part il peut y avoir un nombre égal d'uitlanders et d'insurgés combattants, il reste toujours ces 14.963 Boers. Ce chiffre ne tient aucun compte du nombre des Boers au-dessous ou au-dessus des âges de 15 et de 55 ans, Or nous savons que beaucoup de Boers de plus de 55 ans ont combattu et combattent. D'autre part, comme la limite d'âge des enfants dans les camps de concentration est de 12 ans, il est légitime de conclure que des enfants entre 12 et 15 ans capturés sont traités dans les dépêches comme « hommes ». Néanmoins l'auteur passe outre. Le nombre total de Boers mâles au-dessus de 15 ans (voir plus haut) était de 84.493. Il déduit de ce chiffre le nombre total mis hors d'action, soit 54.697, ce qui donne un restant de 29.296. Ce chiffre doit être, selon lui, le plus proche de la vérité.

Digitized by Google

OPÉRATIONS MILITAIRES

Le combat de Tweefontein a été pour les Anglais une défaite plus grave encore qu'on ne l'avait supposé. La colonne Firman, commandée par intérim par le major Williams, était campée sur la déclivité d'un kopje isolé, en pentes douces mais fortifiées du côté du nord, presque à pic du côté sud. Le 25 décembre 1901, à 2 heures du matin, les Boers de de Wet, environ 1.200, escaladèrent le côté escarpé, profitant sans doute d'un nuage voilant la lune, et, après avoir enlevé le piquet de garde, se précipitèrent sur le camp, tuant sur le passage les Anglais qui sortaient des tentes. La panique se répandit parmi ces derniers qui, après un vif mais court combat, mirent bas les armes. Tous les approvisionnements, les armes et 2 canons sont tombés au pouvoir des Boers. Le major Williams a été tué. La cavalerie légère qui se trouvait à 14 milles, au pont de la rivière Eland, arriva à 7 heures sur le lieu du combat; mais les Boers, déjà en retraite, ne purent être entamés dans la poursuite.

Dans le tableau de décembre figure le chiffre officiel des pertes anglaises à Tweefontein, pertes qui ont été de 58 tués (dont 6 officiers), 104 blessés (dont 9 officiers) et 249 manquants, soit 411 au total. Parmi les blessés, 3 officiers et 16 hommes sont morts depuis.

A la suite de ce désastre, lord Kitchener dirigea contre de Wet plusieurs colonnes mobiles; mais celles-ci ne purent jamais forcer le général boer à accepter le combat et rentrèrent harassées dans leurs campements.

Sur les autres théâtres des opérations il n'y a que peu de choses à signaler : capture de quelques laagers par les Anglais, de quelques patrouilles par les Boers. Le 4 janvier 1902, à Onvervacht, district d'Ermelo, un détachement de 230 hommes a été entouré par les Boers et aurait été détruit sans l'arrivée de la colonne Plumer. Les Anglais ont eu dans cette affaire 9 tués dont le major Vallentin et 33 blessés.

Les Boers ont effectué un heureux coup de main en s'emparant du camp de concentration mal gardé de Pietersburg, au nord du Transvaal, où ils ont délivré un millier d'hommes qui vont être pour eux un renfort inappréciable. Par contre, ils ont fait une perte assez sérieuse en la personne de B. Viljoen tombé avec 3 hommes dans une embuscade près de Lydenburg et capturé. Viljoen commandait à Elandslaagte au

Digitized by Google

début de la guerre. Ce fut lui qui, en 1900, surprit à Wilmansrust une colonne d'Australiens et s'empara de son camp.

Au Cap, la situation est sans changement. Le jeune et brillant chef boer Scheepers a été condamné à mort et fusillé à Graaf Reinet le 18 janvier 1902. Trouvé malade et presque mourant dans une ferme, il avait été emmené à l'hôpital et soigné afin de pouvoir être ensuite jugé et exécuté. Bien qu'étant fonctionnaire de l'Orange et naturalisé, les Anglais l'ont traité en rebelle parce qu'il était originaire du Cap. Cette basse vengeance n'a fait qu'accroître la haine des Afrikanders contre l'Angleterre.

La mortalité dans les camps de concentration est encore énorme pour le mois de décembre : 2.380, dont 1.767 enfants. En 6 mois il y a eu 15.221 décès dont 11.304 d'enfants! Mme de Wet, la femme du général, qui s'était retirée à Johannesburg après la destruction de sa ferme, a été internée dans un camp avec ses 8 enfants; l'un d'eux est déjà mort. L'extermination de la race se poursuit donc avec une régularité infernale au nom de cette grande humanité dont M. Brodrick, le ministre de la guerre, se targuait encore naguère à la Chambre des Communes.

RENFORTS ANGLAIS ET RAPATRIEMENTS

Voici l'état des troupes de renforts ou de relève embarquées par les Anglais pour le Sud-Afrique en 1901 :

Janvier . . .	3.967	hommes.	Juillet. . . .	2.041	hommes.
Février . . .	6.818	—	Août.	2.438	—
Mars	22.256	—	Septembre . .	2.382	—
Avril	7.150	—	Octobre . . .	1.297	—
Mai	3.030	—	Novembre . .	7.325	—
Juin.	5.185	—	Décembre . .	10.281	—

Soit un total de 48.405 pour le 1er semestre et de 74.159 pour l'année.

Si maintenant on relève les rapatriés, comme invalides seulement, on trouve :

Janvier . . .	2.174	hommes.	Juillet. . . .	1.142	hommes.
Février . . .	1.558	—	Août	1.387	—
Mars	3.069	—	Septembre . .	1.986	—
Avril	2.313	—	Octobre . . .	2.171	—
Mai	2.024	—	Novembre . .	3.242	—
Juin.	3.147	—	Décembre . .	1.456	—

Digitized by Google

Soit un total de 14.285 pour le 1er semestre et de 25.569 pour l'année.

Si l'on ajoute à ce nombre les morts (6.800) et les troupes rapatriées (127 compagnies de volontaires ou de yeomanry, 14 bataillons de milice, des contingents australiens et zélandais, 6 batteries, etc., chiffres incomplets auxquels il faut ajouter de nombreux isolés), on arrive à un chiffre sensiblement égal à celui des renforts.

Ainsi, au cours de 1901, le gouvernement anglais, en battant le rappel de tous les côtés, a pu envoyer environ 7.000 hommes par mois à l'armée d'Afrique, qui en a perdu à peu près autant, définitivement ou temporairement. Les Anglais sont donc arrivés à leur maximum d'effort, car, s'ils peuvent, et à grand'peine, maintenir leurs effectifs, ils ne peuvent plus les augmenter.

PERTES ANGLAISES

Les pertes des Anglais accusent, en décembre 1901, 393 décès par maladie ou accident (dont 8 officiers) contre 281, en augmentation de 112 sur le mois précédent. Le nombre des tués ou morts des suites de blessures est de 220 (dont 30 officiers), en augmentation de 1 ; celui des blessés de 431 (dont 49 officiers), en diminution de 88. Les rapatriés invalides ont été au nombre de 1.456 (dont 52 officiers), en diminution de 1.786.

Voici un tableau comparatif des morts par maladie ou accident et des tués ou morts de blessures des mois précédents :

	Maladie	Tués	Total		Maladie	Tués	Total
Oct. 1900.	399	167	566	Oct. 1901.	166	205	371
Nov. —	490	188	678	Nov. —	281	219	500
Déc. —	481	298	779	Déc. —	393	220	613
Janv. 1901.	639	192	831	Janv. 1902	environ		700
Fév. —	604	192	796				
Mars —	458	165	623				
Avril —	424	130	574				
Mai —	509	225	731				
Juin —	401	233	634				
Juil. —	209	164	373				
Août —	195	151	346				
Sept. —	166	241	407				

Digitized by Google

Le retour de la saison des pluies et des maladies continue à amener une sensible élévation dans le nombre des décès. D'autre part, le nombre des morts par accident, qui est en moyenne d'une vingtaine par mois, se maintient à un chiffre inusité : 42.

Le total des pertes de la guerre, au 31 décembre 1901, est de 19.420 morts, y compris ceux décédés en captivité (102) et les rapatriés morts depuis leur retour (456), dont 11.835 par maladie (en Afrique). Le nombre des rapatriés invalides est de 64.330; celui des blessés de 20.927. L'ensemble des morts et des invalides s'élève à 83.750.

C. DE LASALLE.

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

MORT DE M. BALLAY

M. *Ballay*, gouverneur général de l'Afrique occidentale, a succombé à St-Louis (Sénégal), le 25 janvier 1901, aux suites d'une maladie diabétique qui le minait depuis longtemps. Sa mort est une grande perte pour la France à qui il avait rendu, en Afrique, d'éminents services.

Né, en 1847, à Fontenay-sur-Eure, M. Ballay avait été un des premiers explorateurs de l'époque de notre renaissance coloniale. Il venait depuis peu de terminer ses études médicales, lorsqu'il fut appelé comme médecin à faire partie de la mission de Marche et du mis de Compiègne au Gabon et plus particulièrement dans la région de l'Ogooué. Il devint ensuite le compagnon de M. de Brazza dans ses belles explorations au Congo et y prit une part des plus actives. Aussi en reconnaissance de ces services M. de Brazza crut-il ne pouvoir mieux faire que de donner son nom au 1er vapeur qui fut lancé sur le Stanley Pool.

Rappelé d'Afrique, il fut envoyé, en 1884, comme délégué à la Conférence de Berlin, qui donna sa forme actuelle à l'État du Congo, et fut désigné ensuite pour établir, en Afrique, la délimitation du nouvel État.

En 1886, il fut nommé lt-gouverneur du Gabon. Trois ans plus tard il fut envoyé à la Conférence de Bruxelles, puis fut chargé d'organiser le territoire des Rivières du Sud, érigé en colonie autonome sous le nom de Guinée Française. C'est là que M. Ballay donna toute la mesure

Digitized by Google

de ses qualités administratives, car il fut, en quelque sorte, le créateur de cette belle colonie dont il eut le rare mérite de rester 10 ans le gouverneur. Konakry, qui n'était à son arrivée qu'un misérable village de paillotes, est aujourd'hui, grâce à lui, une ville commerçante, où font escale tous les services de paquebots de la côte occidentale. La colonie, qui n'avait que de maigres ressources et un faible commerce, est devenue une des plus florissantes de l'Afrique occidentale. Bientôt un chemin de fer, créé grâce à l'activité du capitaine Salesses, sera construit de Konakry au Niger. Tout cela est l'œuvre pacifique et fructueuse de M. Ballay.

Lorsqu'une épidémie de fièvre jaune éclata au Sénégal, en 1900, M. Ballay, qui était alors en France, revendiqua l'honneur d'aller exercer l'intérim à St-Louis, en l'absence du gouverneur. Les sages mesures qu'il sut prendre contribuèrent à faire disparaître le fléau. Peu après il était nommé gouverneur général. Sa mort enlève à nos colonies d'Afrique leur meilleur gouverneur.

AFRIQUE

Le capitaine *Vermeersch* vient de mourir sur le paquebot qui le ramenait d'Indo-Chine en France. Il appartenait à cette pléiade d'officiers de marine qui prirent une si grande part à la constitution du domaine colonial de la France. Second de la mission Baud au Dahomey, il assura à la France la possession de l'hinterland de ce pays en y prévenant l'arrivée d'une mission allemande à Fada N'Gourma et à Say.

M. Superville, administrateur colonial, directeur de la Société de la Kotto, a exploré, avec le lt *Bos*, le domaine de cette dernière, au nord depuis Magba (point atteint sur la Kouta ou Kotto, par le lt Julien, en 1894) et la source du Dji (affluent de la Kotto, reconnu en 1894 par le lt belge Stroobant) jusqu'à Baldas Hongoyo. M. Superville arriva par terre à Hyrra, 1re factorerie de la Société, à 324 kil. du confluent de la Kotto, dans le Dar Banda. Par Goga, Makogo, Condji, il atteignit Barang-Baria, où il fonda une autre factorerie, puis Barang-Bakié (ancien Foro), au-dessous du confluent de la Kotto et du Dji. Ne pouvant se procurer de porteurs, il dut s'arrêter. Pendant ce temps, le lt Bos gagnait, en 3 jours, Mouka, sur la Boungou, où M. Superville envoya peu après M. Poisson fonder une factorerie. La Boungou, large de 150 mètres, est navigable jusqu'à Mouka (40 m. de large) et ses bords sont riches en

Digitized by Google

lianes à caoutchouc. M. Superville redescendit alors la Kotto en pirogue. A 33 kil. en aval de Hyrra commencent les chutes et rapides, qui sont nombreux; en certains endroits, la rivière coule entre des murailles abruptes de 40 à 50 mètres de haut; mais durant la saison des crues, la navigation est très facile sur la Kotto; aux basses eaux même, on peut en franchir les obstacles. La région est riche en ivoire et caoutchouc.

Le lt Bos, arrivé à Mouka le 28 février 1901, croisa deux fois la Kotto, et atteignit Saïd-Baldas, où il rencontra un administrateur français. Il revint au sud par Méréké et atteignit Bangassou par Dabago, la source du Dji, Yangama, Basso, etc.

ASIE

M. *Courtellemont*, qui réussit il y a peu d'années à pénétrer si heureusement à la Mecque, vient d'effectuer avec M. Bordat un voyage en Mésopotamie et en Perse, où il a étudié les débouchés que pourrait s'ouvrir le commerce français. Il est reparti pour le Yunnan afin de se mettre en rapport avec les musulmans chinois qui sont assez nombreux dans cette province.

M. *Jacques Faure* a rendu compte du voyage qu'il a accompli en juin-juillet 1901, du Tonkin en Birmanie, par Yunnan-sen et Tali-fou. Il a suivi ainsi une route plus méridionale que celle du Prince Henri d'Orléans. Il pense que le chemin de fer proposé par les Anglais vers le Yunnan et le Se-tchouen, qui devra traverser des régions très montagneuses, sera très difficultueux à établir et qu'il ne peut répondre aux espérances de ses promoteurs : beaucoup de cols atteignent 3.500 mètres d'altitude. La route du fleuve Rouge est, au contraire, la voie naturelle pour atteindre la Chine du Sud. De Yunnan-sen à Bhâmo par Tali, on rencontre 32 chaînes de montagnes sur les 34 étapes de la route. En certains endroits, il faut descendre dans des vallées vertigineuses, celles du fleuve Rouge, du Mékong, du Salouen, etc. A Teng-Yué, M. Faure a trouvé la large et fertile vallée du Té ping, affluent de l'Iraouaddy, qui se continue jusqu'à Manuen. M. Faure conclut de son voyage qu'il n'y a pas à craindre de voir un chemin de fer anglais, partant de Birmanie, venir concurrencer la voie française du Tonkin au Yunnan; il faudrait trop de ponts et de tunnels gigantesques pour que cette entreprise fût pratique.

Digitized by Google

RÉGIONS POLAIRES

L'expédition polaire américaine *Peary* (XXV, 199) qui a passé dans le nord du Groenland l'hivernage 1900-1901, a été rejointe au cours de la campagne 1901, par le navire *Erik*, envoyé à sa recherche par le Peary Arctic Club, de New-York. Ce navire, parti le 14 juillet 1901, est revenu le 13 septembre, à Sidney (île du cap Breton), ramenant Mme Peary et sa petite fille. Le 20 août 1900, Mme Peary était partie de Godhavn (Groenland occidental), sur le *Windward*, chargé d'approvisionner la mission. Le *Windward* s'engagea dans le détroit de Smith, toucha à Etah, sur la rive orientale de la passe et atterrit au cap Sabine, sur la côte opposée, où Peary avait sa principale station. Le navire y fut arrêté par les glaces et empêché de retourner en Amérique. *L'Erik*, plus favorisé, put rapidement atteindre le cap Sabine, y débarqua des approvisionnements et revint avec Mme Peary et sa fille. Quant à Peary, qui avait quitté l'Amérique sur le *Windward* en juillet 1898, il est parvenu à la plus haute latitude atteinte jusqu'ici au nord de l'Amérique, 83°,50′ lat. N. Markham, en 1876, était arrivé à 83°,20′, Lockwood en 1883 à 83°,24′ et Peary, dans un précédent voyage, en 1892, à 81°,37′. Le point le plus septentrional du Groenland est situé par 83°,39′. Après avoir poussé au delà vers le nord, Peary suivit vers l'est la côte pendant 150 milles marins et revit la baie de l'Indépendance, où il s'était déjà avancé en 1892. Dans son précédent voyage, Peary avait pensé que cette baie devait communiquer par un canal avec la côte occidentale du Groenland, au cap Beaumont; sa nouvelle exploration contredit cette supposition. Peary a passé l'hiver de 1900 au fort Conger. Le 26 mai 1901, il avait rejoint sa femme près du cap Sabine. Il se propose maintenant de visiter la terre d'Ellesmere et compte rester encore 2 ans dans les régions arctiques. Le Dr Thomas S. Dedrick a quitté l'expédition et s'est retiré à Etah, où il attend le retour du *Windward* pour rentrer en Amérique. Mme Peary compte aller rejoindre son mari en août prochain au cap Sabine.

Digitized by Google

EPHÉMÉRIDES COLONIALES ET ÉTRANGÈRES POUR L'ANNÉE 1901

FRANCE

Tunisie. — M. Pichon est nommé résident général (19 mars 1901).

Algérie. — Échauffourée à Margueritte (23 avril 1901).

M. Révoil est nommé gouverneur général en place de M. Jonnart (18 juin).

Pose d'un câble français entre Oran et Tanger (juin).

Touat. — Les Berabers sont repoussés à l'attaque de Timmimoun (18 f.), battus à Charouin (28 f. et 1er mars). Ces événements amènent la soumission du Touat.

Sénégal. — Le chef Fodé Kaba est battu et tué à Medina (Casamance) (23 mars).

Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey. — Décret de réorganisation judiciaire (6 août).

Soudan français. — Une flotille de ravitaillement, conduite par le capitaine Lenfant parvient à remonter pour la 1re fois le Niger et arrive à Sorbo-Haoussa (mai 1901).

Mort à Ségou de Mgr Hacquard, explorateur en Afrique (4 avril).

Madagascar. — Organisation de l'assistance médicale (17 mars 1901).

Achèvement du télégraphe entre Diégo-Suarez et Fort-Dauphin (avril).

Tchad. — Soumission de Senoussi, sultan d'El Kouti (mai 1901).

Défaite et mort de Fad el Allah à Gondjba, par le capitaine Dangeville (23 août).

Indo-Chine. — Pose d'un câble français entre l'Indo-Chine et Amoy (juin 1901).

Mort à Saïgon du prince Henri d'Orléans à la suite d'une exploration en Annam (9 août). Compagnon de Bonvalot dans son rude voyage du Turkestan au Tonkin par le Thibet (1889-90), il avait dirigé avec succès une expédition du Tonkin aux Indes par la haute Birmanie (1895).

Illes-Hébrides. — Décret constituant le régime civil des Français (28 f. 1901).

Océanie française. — Prise de possession par la France de l'île de Rimatara et dépendances (archipel Tubuaï) (2 sept. 1901).

GUERRE DU TRANSVAAL

Attaque de Belfast par les Boers (7 jer 1901).

Raid de de Wet dans la colonie du Cap (18-28 fév.).

Négociations de paix entre Botha et Kitchener. Les Boers repoussent les propositions des Anglais (fév.-mars).

Occupation de Pietersburg par les Anglais (8 av.).

Combat sanglant de Vlakfontein entre Delarey et la colonne Dixon (29 mai).

Défaite des Australiens à Wilmansrust par Viljoen (12 juin).

Proclamation de lord Kitchener bannissant d'Afrique les Boers qui n'auraient pas fait leur soumission au 15 septembre (6 août).

Défaite de la colonne Gough à Blood River Poort (17 sept.).

Combat d'Itala (26 sept.).

Delarey attaque le camp de Kekevitch à Mœdwill (30 sept.).

La loi martiale est étendue à toute la colonie du Cap (8 oct.).

Défaite de la colonne Benson à Brakenlaagte par Botha (30 oct.).

Défaite de la colonne Williams à Tweefontein par de Wet (25 déc.).

(A suivre.)

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Tunisie : *Instruction publique.* — A la fin de 1900, la Tunisie possédait 133 établissements scolaires français, publics et privés. Les 117 établissements publics comprennent 3 lycées et collèges de garçons, 1 école secondaire de jeunes filles, 1 école professionnelle, 70 écoles primaires de garçons, 29 de filles et 13 mixtes. Le nombre des écoles primaires publiques congréganistes est de 17. Les 16 établissements privés se décomposent en 2 collèges de garçons, 5 pensionnats et écoles primaires de garçons et 9 de filles ; sur ce total de 16 établissements, on en compte 11 congréganistes.

La population scolaire de ces divers établissements comprenait 17.216 élèves, répartis en 10.726 garçons (dont 8.907 dans les établissements publics) et 6.490 filles (dont 4.700 dans les établissements publics). Chez les garçons, on compte 1 842 Français, 3.323 musulmans. 2.623 juifs indigènes. 2.040 Italiens, 773 Maltais. Chez les filles, il y a 1.583 Françaises, 71 musulmanes, 1.999 israélites indigènes, 1.920 Italiennes, 808 Maltaises.

Population française : Les résultats du dernier recensement de la population française en Tunisie, opéré à la date du 15 décembre 1901, viennent d'être connus.

Comparés aux recensements de 1891 et de 1896, ils donnent les chiffres suivants :

En 1891, 9.073 Français; en 1896, 16.534 Français; en 1901, 23.692 Français, soit une augmentation de 7.058 unités sur 1896.

Pour Tunis, y compris Zaghouan et la Goulette, on a en 1891, 6.240; en 1896, 9.994; en 1901, 12.490; soit une augmentation de 2.496 en faveur de 1901.

Bizerte, qui avait eu en 1891 501 habitants français et 934 en 1896, en compte maintenant 3.358, soit 2.414 de plus qu'il y a cinq ans.

Soudan français : *Anthropophages.* — M. van Cassel, dans une conférence faite à la Société de Géographie de Paris sur la mission Wœlffel, a parlé en détails des anthropophages qui habitent surtout la grande forêt, entre notre Soudan et la Côte d'Ivoire, et qu'il a pu étudier de près. Ces indigènes, dont la *Revue Française* a déjà parlé à propos de la mission Hostains-d'Ollone, sont répandus au nord du Cavally et de la république de Libéria. Ils occupent 3 zones : les plaines, les montagnes, les forêts.

Sur le massif de Zélékouma (plus de 3.000 mètres), la forêt est si serrée et le sol si accidenté que les indigènes n'ont pas pu s'y établir. Dans la zone des forêts, il n'y a pas d'industrie, mais l'agriculture est en grand honneur et donne du riz, du maïs, des patates. Les naturels coupent les arbustes, jettent les graines sur le sol et n'ont que la peine de récolter. La canne à sucre n'exige que 6 semaines de végétation. Le tabac, le coton, les bananiers, les citronniers, les orangers, se rencontrent en abondance. Le kolatier, bien soigné, peut donner deux récoltes annuelles. Les Dioulas vendent jusqu'à

Digitized by Google

Tombouctou et même à St-Louis les noix de kola qui, de 1 centime au départ, arrivent à en valoir 40 à Tombouctou.

La kola sert même de monnaie dans la zone forestière : il en faut 1.500 à 2.000 pour avoir un fusil, 500 pour une lance, 1.000 pour un bœuf, 10.000 pour un esclave. Le pays est riche aussi en palmiers et les habitants préparent bien l'huile de palme. Le caoutchouc est très abondant : certains rotins ont le diamètre d'une bouteille.

Bien qu'à 200 kilomètres seulement du littoral, à 8 jours de marche des postes français, les habitants ont gardé les habitudes de l'anthropophagie. Les Guerzés, les Manous, les Toura, les Dans ou Dioulas et les Ouobés et surtout ces deux dernières peuplades sont d'horribles mangeurs de chair humaine; ils assurent que cette viande est la plus douce et la plus propre étant lavée 3 fois par jour, tandis que celle du bœuf ne l'est jamais. Ils ne mangent d'ailleurs leurs semblables que les jours de fête; ils en gardent en conserves, comme des confitures.

La religion de ces indigènes est un mélange d'islamisme et de fétichisme; ils redoutent l'esprit du mal et croient à la sorcellerie. Les femmes sont plus opposées que les hommes aux Européens; elles préparent la nourriture, mais ont le temps et le souci de la coquetterie, n'étant jamais surmenées; elles sont très écoutées dans le pays et nous détestent carrément. Les tribus guerrières construisent leurs villages sur des hauteurs presque inaccessibles; des palissades sont élevées à l'entour et des arbres abattus barrent les portes. Le chef du village a des plumes pour insignes. En cas de guerre, si les indigènes sont battus, ils mangent les femmes et les enfants avant de s'enfuir.

Ils se servent de fusils à pierre (qu'ils se procurent à Libéria et à la Côte d'Or), de lances ou d'épieux, de larges couteaux, d'arcs avec flèches empoisonnées. Ils sont braves et, en cas de retraite, ils interceptent la route à l'ennemi en détruisant les ponts de bois ou de lianes qui existent sur les marigots.

En temps de paix, ils s'adonnent à la chasse et à la pêche. Ils adorent la danse; leur orchestre comprend des cornes, tambours et flûtes, qu'on accompagne de cris, hurlements et battements de mains; les musiciens et les danseurs font des contorsions variées; les femmes en font beaucoup moins. Les mêmes tambours ou tamtams servent pour la guerre. Les palabres se tiennent sur le marché.

La mission Wœlffel eut à se méfier de ces indigènes. A la corvée d'eau, des pièges étaient tendus aux hommes, qu'il fallait protéger avec des sections. Après Samory, les traces des massacres, le long du Cavally, sont demeurées longtemps : plus de 25.000 individus y étaient morts de faim ou de fatigue. La fille de Samory allait être mangée quand les soldats français sont arrivés. Les populations sans ressources trouvent des refuges aux abords des postes français; on les envoie dans des endroits dits « villages de liberté », où ils trouvent des grains et des troupeaux; plus tard, on les dirige vers des centres plus favorisés.

Digitized by Google

Dahomey : *Écoles.* — Depuis la conquête française, l'instruction publique a pris un sérieux développement. Auparavant, les Pères des Missions Africaines de Lyon, qui sont établis sur le littoral du Dahomey depuis 1861, n'avaient pu faire que fort peu de choses pour l'enseignement du français. Mais aujourd'hui ils ont des établissements sur un grand nombre de points : Porto-Novo, Abomey-Calavi, Ouidah, Grand Popo, Agoué, Athiémé, Zagnanado, Kétou, Péréré. Afin d'encourager l'enseignement de notre langue, l'administration de la colonie avait accordé jusqu'à ce jour une subvention annuelle de 20.000 francs à ces écoles. Mais l'enseignement des indigènes n'a pas paru suivre une progression assez soutenue; aussi l'administration se propose-t-elle d'ouvrir d'autres écoles.

Les établissements d'enseignement professionnel créés par les Missions Africaines à Abomey-Calavi et Zagnanado, sont très prospères. L'éducation agricole donnée aux petits noirs auxquels les Pères enseignent à cultiver la terre, à planter le caféier, le cacaoyer, etc., est appelée à rendre les plus utiles services à la colonie et à montrer aux noirs que c'est aux travaux agricoles qu'ils doivent surtout songer, bien plus qu'à devenir commis, employés ou petits fonctionnaires, ce qui est le rêve de la plupart d'entre eux. Ceux, qui sur le littoral ont appris le français et n'ont pas de métier manuel, forment trop souvent des déclassés qui regardent le travail comme bien au-dessous d'eux.

A Porto-Novo, les Sœurs ont un établissement important pour l'éducation des filles auxquelles elles s'efforcent d'apprendre à faire œuvre de leurs dix doigts. Mais là encore elles rencontrent une vive répugnance pour le travail manuel chez les petites indigènes qui se soucient peu d'apprendre la cuisine, le blanchissage, la couture, etc., excepté quand il s'agit de faire de belles robes à volants ou avec manches à gigot.

Les missions wesleyennes, de Londres, ont créé plusieurs établissements, dont un à Porto-Novo, dirigé par un missionnaire protestant français, qui compte un assez grand nombre d'élèves.

Dans le haut Dahomey, les Missions Africaines ont à lutter contre l'influence musulmane, à Péréré, notamment, chez les Baribas.

Au nord du 9e parallèle, limite de la zone d'action des Missions Africaines, on entre dans la région dévolue aux Pères Blancs. Ceux-ci, à la suite du voyage que fit au Mossi et au Gourma le regretté Mgr Hacquard, ont commencé à fonder des établissements dans ces contrées. Mais la distance et les difficultés de communication qui les séparent de leur base d'opérations, Ségou, ne leur permettent pas de faire de rapides progrès.

Kameroun : *Chemin de fer.* — Un syndicat s'est constitué pour la construction d'un chemin de fer de Victoria à Mundamé et sollicite du gouvernement allemand des concessions de terre. La voie, longue de 90 kilomètres, partirait du port de Victoria, contournerait, à l'est, les dernières terrasses du massif du Kameroun, à une altitude de 100 mètres, rejoindrait le Mungo à Tomé; puis par la rive droite de ce fleuve, atteindrait son point culminant

Digitized by Google

(130 m.) à Mbalange, pour redescendre ensuite à Mundamé, sur le Mungo, à 50 mètres au-dessus de la mer. On projette de pousser plus tard la ligne jusqu'au Cross, sur une longueur de 160 kilomètres. Un autre embranchement pénétrerait dans la région fertile du Bakossi et au pied des monts Manenguba.

Pénétration. — La pénétration allemande dans l'Adamaoua et l'hinterland du Kameroun est lente. Cependant, un poste d'observation vient d'être établi à Garoua et l'on espère que les rapports entretenus entre la station de Yoks et les états adamaouas, surtout le Tibati, sont les avant-coureurs d'une extension germanique. Une station militaire est projetée à Bango, pour servir de point d'appui au poste de Garoua. Le lieutenant-colonel Paval est parti le 24 octobre, avec deux compagnies et plusieurs centaines de porteurs pour remonter le Mungo et châtier les Bungwa; il sera rejoint par le lieutenant Notte, parti de Yoko, et fondera le poste de Bango.

Société du Nord-Ouest. — En novembre 1899, la Société du Nord-Ouest recevait au Kameroun la concession gratuite pour 50 ans d'un territoire aussi grand que la Bavière. La concession lui sera même prolongée de 10 ans si, dans 12 ans elle a construit un chemin de fer réunissant son domaine à la côte. Elle a obtenu aussi le privilège de l'achat, pour 20 ans, des terres aux indigènes. Ses obligations consistent à explorer le pays, à le rendre accessible, à en développer la richesse, à verser à l'État une part des bénéfices réalisés et à fournir 100.000 marks à l'expédition allemande projetée vers le lac Tchad.

La Société a été retardée dans ses travaux, par les troubles de la région du Cross et l'obligation de recourir aux porteurs indigènes. Elle a cependant exploré plus d'un million d'hectares. En août 1901, le ministère lui a attribué toutes les terres découvertes qui n'appartenaient à personne. L'établissement de Rio-del-Rey a été abandonné et la Compagnie du Nord-Ouest utilisant la voie fluviale, a pris pour base d'opération le port anglais de Old Calabar. Elle a mis en service, sur le Cross, un bateau à une roue destiné à remonter le fleuve pendant les pluies. Sur la côte, elle a des établissements à Duala et Mundamé.

Société du Sud-Kameroun. — La zone concédée à la Société du Sud-Kameroun comptait, au printemps dernier, 28 Européens. Deux vapeurs la relient au Stanley-Pool, un troisième est en construction. L'expédition Stein a créé un poste à Bukadume, près de Bertua. La Société compte exporter beaucoup de caoutchouc et d'ivoire. Le directeur Schipman va faire une enquête sur place pour étudier les ressources du pays.

La commission allemande du capitaine Engelhardt a terminé, à la fin d'octobre, la délimitation sur la rivière Campo; elle doit continuer ses opérations dans la région Sangha-Ngoko. Dans cette dernière région les observations des commissaires français ne sont pas d'accord avec celles des commissaires allemands pour la délimitation de la frontière. Ainsi certains postes allemands seraient établis sur territoire français.

Digitized by Google

Région du Tchad : *Mort de Fad el Allah.* — Après la mort de Rabah, son fils Fad el Allah, battu à son tour et chassé de Dikoa, sa capitale, s'était réfugié au Bornou. Lorsque le colonel Destenave, commandant supérieur du Chari arriva à son poste dans le courant de 1900, il apprit que les débris des bandes de Rabah avaient pu se reformer après notre retraite et avaient réoccupé Dikoa. Le colonel Destenave, comprenant qu'il fallait se débarrasser d'un adversaire qui recommençait à harceler nos postes, réunit à Fort-Lamy toutes les forces disponibles, environ 500 hommes, et fit partir sa petite colonne le 7 août. La marche en pleine brousse fut difficile et gênée par d'incessantes tornades. Aussi fallut-il 5 jours pour atteindre Dikoa où l'ennemi n'avait pas attendu notre arrivée.

Après quelques jours de repos, le colonel Destenave fit prendre le contact par plusieurs détachements. L'un d'eux, comprenant 100 spahis et 130 fantassins sous les ordres du capitaine Dangeville, surprit le 23 au matin, après une belle marche de nuit, le tata de Gondjba où reposait Fad el Allah, à 300 kilomètres au S.-O. de Dikoa. La lutte fut courte dans le tata, mais elle fut plus vive dans la brousse où elle ne se termina qu'à 2 heures du soir. Toutefois comme nos adversaires tiraient fort mal, ils subirent des pertes énormes, environ 500 tués, tandis que nous n'avions que 1 tué et 7 blessés. Fad el Allah blessé dans le tata, fut tué par une balle dans la brousse. Sa tête fut coupée et on la fit reconnaître aux anciens soldats de Rabah que nous avions enrégimentés. Niébé, 2e fils de Rabah que l'on croyait tué depuis la précédente campagne put s'enfuir. Mais quelques jours après, il venait faire sa soumission avec ses lieutenants et 1.500 personnes.

Le 10 septembre la colonne Dangeville revenait à Dikoa ramenant 1.500 prisonniers, 5.000 captifs libérés 1.800 fusils, 1 canon et une grande quantité d'armes et de munitions de toute nature. La mort de Fad el Allah vis-à-vis duquel les Anglais semblaient devoir renouveler le même jeu qu'envers Samory au Soudan, purge définitivement la région des bandes dévastatrices qui le ravageaient.

Cette courte mais décisive campagne a été très fatigante pour les troupes obligées de marcher constamment dans l'eau ou la boue. La nourriture était fort rudimentaire dans la colonne. qui n'avait ni pain, ni farine, ni huile, ni vinaigre, ni graisse; quant au vin il y a longtemps que les Européens n'en ont vu. On ne mangeait que de la viande grillée (chèvre et mouton) et du mil pilé. Quant à l'eau, le plus souvent jaune ou noire, on la faisait bouillir quand on avait le temps et on y mettait un peu de thé ou quelques feuilles de citron.

Les restes de M. de Béhagle. — On n'a pas oublié la mise à mort de l'explorateur F. de Béhagle par ordre de Rabah. Ses restes viennent d'être retrouvés, voici dans quelles circonstances :

On savait qu'avant de se porter avec ses troupes contre Bretonnet qui avançait sur le Chari, Rabah avait fait prisonnier de Béhagle chez le chef Djebatra, et, qu'après sa victoire, il avait envoyé à son fils demeuré à Dikoa,

Digitized by Google

l'ordre de faire mettre à mort le prisonnier. Un enfant qui avait assisté au supplice et à l'inhumation, guida le colonel dans ses recherches.

De Béhagle, raconta l'enfant, avait été pendu à la potence du marché « à l'époque ou le mil commence à mûrir », c'est-à-dire dans le courant de septembre 1899. Il fut enterré par quelques malheureux, réquisitionnés sur le marché, à 3 kilomètres environ à l'ouest de la ville, entre une mare et un arbre. L'arbre avait disparu. On trouva cependant la sépulture. L'explorateur y avait été placé assis. Il avait encore les jambes prises dans deux anneaux de fer reliés par un chaînon. On retrouva près de lui le bâtonnet sur lequel ses poignets avaient été attachés et la corde avec laquelle il avait été pendu. On recueillit cette dépouille funèbre. Le colonel Destenave la fit enterrer à Fort-Lamy.

A Dikoa, on put découvrir au fond d'un puits quelques briques cuites. On les réunit pour élever un monument à la place même où l'explorateur fut tué, devant la muraille de terre du jardin de Rabah, que domine le panache d'un palmier et des toits de chaume, sur l'herbe que brûle le soleil, entre un chemin de sable et une case de paille. On manquait de chaux, les briques furent simplement posées les unes sur les autres, fixées par un vague mortier de sable en attendant mieux. Sur la partie supérieure, on a gravé cette inscription répétée en langue arabe à la partie inférieure :

« A la mémoire de l'explorateur de Béhagle, mis traîtreusement à mort en cette place, par ordre de Rabah.

» Les Français le vengèrent par la mort de Rabah, celle de Fadel-Allah, la capture de Niébé et la destruction complète de la puissance rabhiste : octobre 1899, août 1901. »

Seychelles : *Langue française.* — De même qu'au Canada et à l'île Maurice, la langue française s'est maintenue aux îles Seychelles, malgré leur séparation de leur ancienne métropole et les efforts des Anglais pour imposer leur langue. Depuis une année, l'administration britannique a redoublé d'efforts pour enlever aux Seychelliens, descendants des colons français, l'usage de notre langue. Une récente ordonnance cherche à abolir le français dans les écoles. Si l'on n'y prend garde, les Anglais arriveront à leurs fins. Il faudrait donc, dit le correspondant de la *Quinzaine coloniale*, fonder à Mahé une école française libre, comme on l'a fait à Maurice, de façon à garder nos positions linguistiques. L'intérêt supérieur du maintien de la langue française nous fait un devoir de ne pas nous désintéresser de la question.

Ouganda : *Chemin de fer achevé* (t. XXVI, 616). — Le 20 novembre 1901 la 1e locomotive a atteint Port-Florence, sur le lac Victoria-Nyanza, terminus du chemin de fer partant de Mombasa, sur l'océan Indien, pour aboutir dans l'Ouganda. Ainsi se trouve achevée cette grande ligne de 636 kilomètres dont nous avons exposé l'économie et le mode de construction (1) et qui a

(1) Voir *Rev. Fr.*, mai 1900, p. 343, avec carte.

Digitized by Google

rencontré bien des obstacles provenant du climat, des habitants, du terrain et même des animaux. On se rappelle en effet que des lions ayant mangé plusieurs des indigènes employés à la construction de la voie, ceux-ci se refusèrent à y travailler pendant quelque temps. Commencée en 1896, la construction de la ligne a demandé plus de 5 années.

Au point de vue commercial, la ligne de l'Ouganda étant la 1e à pénétrer jusqu'aux grands lacs, drainera vers elle tout le commerce de la région. Elle sera sans doute prolongée jusqu'au lac Albert et deviendra plus tard un des grands rameaux du futur chemin de fer du Cap au Caire.

Au point de vue politique son importance ne sera pas moindre. En effet, elle met l'Ouganda à 3 jours de la mer et permettra à l'Angleterre de porter rapidement des troupes du littoral au cœur de l'Afrique. Elle sera ainsi puissance maîtresse de la région des grands lacs et pourra, par la descente du Nil, prendre à revers toutes les contrées que l'on abordait le plus souvent jusqu'ici par le nord et l'est.

Soudan égyptien : *Souvenir de Fachoda.* — Mgr Roveggio, vicaire apostolique du Soudan oriental, a fait l'an dernier un voyage à Fachoda, où il arriva le 26 décembre 1900. Il n'y trouva que le fort élevé en 1898 par la mission Marchand. « Rien de plus étonnant, écrit-il dans les *Annales de la Propagation de la Foi*, que le travail accompli, en si peu de temps, dans un pays au climat si pénible, par cette poignée de héros, surtout si l'on se rappelle qu'ils durent, à la même époque, repousser deux terribles attaques des Derviches. » Il y trouva des soldats noirs et y vit, dans un jardin, des fleurs d'Europe. Le 28 décembre, à la résidence du sultan *(ret)* des Schillouks, Mgr Roveggio constata que ce dernier était vêtu à l'Européenne et avait des boutons qui, comme son costume, provenaient certainement de la mission Marchand. La population de la région a conservé du passage de cette expédition une haute idée de la France.

Darfour : *Pénétration anglaise.* — On sait que la convention anglo-française du 21 mars 1899 a laissé le Darfour dans la sphère britannique et le Ouadaï dans la zone française, sans toutefois indiquer de limites précises entre les deux sultanats, qui peuvent varier de 200 kilomètres. Or, tandis que nous semblons tarder, malgré notre position avancée dans le bassin du Chari, à pénétrer au Ouadaï, les Anglais sont déjà entrés en relations avec le sultan du Darfour, et il est certain que l'incertitude de la frontière tournera à l'avantage du premier occupant. Ali-ben-Dinan, sultan du Darfour, s'est déclaré prêt à payer aux Anglo-Égyptiens un tribut annuel, pourvu qu'on lui laisse son indépendance. Le gouvernement du Soudan égyptien est prêt à lui laisser le gouvernement de ses États, mais sous le contrôle britannique, et avec l'introduction de certaines réformes administratives. Des fonctionnaires européens seraient envoyés dans le Darfour, où les explorateurs auraitent toute facilité de résider. Le sultan devrait aussi s'engager à entretenir une armée régulière de 2.000 hommes avec 5 canons, sur le modèle

Digitized by Google

de l'armée égyptienne; il payerait un tribut de 12.500 francs par an. Le sultan du Darfour acceptera sûrement de jouer le rôle de vassal plutôt que de courir les risques d'une annexion de son pays.

ASIE

Cambodge : *Recensement partiel.* — Le nombre des habitants de l'Indo-Chine n'a jamais été connu qu'approximativement; aussi ne peut-on que se féliciter du premier essai de recensement qui a été fait, au Cambodge, par M. A. Leclerc, administrateur-résident de Pnom-Penh, en juin et juillet 1901, dans les six provinces de Pnom-Penh, Kien-Svay, Khsach-Kandal, Mukh-Kompul, Phonéa-lu et Saang.

La population européenne, militaires compris, atteint 365 individus, dont 6 seulement en dehors de la ville de Pnom-Penh et de Chruoy-Changhva. Sur ce total de 365 individus, il y a 173 hommes, 56 femmes, 39 garçons, 19 filles, 85 militaires. La population indigène des six provinces de la résidence de Pnom-Penh atteindrait, d'après ce recensement, 126.611 individus, dont 34.268 hommes, 32.343 femmes, 31.405 garçons et 28.595 filles, se répartissant en 92.463 Cambodgiens, 20.020 Chinois, 7,114 Chams et Malais, 6.616 Annamites, etc.

Les six provinces recensées n'ayant qu'un territoire de 1.780 kilomètres carrés, on arrive à une densité de 71 individus par kil. carré; c'est là un chiffre assez favorable; si on ne compte pas l'agglomération de Pnom-Penh — y compris ses faubourgs et même Chruoy-Changhva — qui tire son importance de sa condition de capitale du royaume, il reste 95.341 habitants, c'est-à-dire presque 54 par kil. carré.

Cette population n'est pas répandue également sur la surface des six provinces de la résidence de Pnom-Penh, et cette proportion de 54 par kil. carré est loin d'être la même pour tout le territoire. Ainsi, la province de Pnom-Penh, qui mesure environ 330 kil. carrés, non compris les 26.212 habitants de la ville de Pnom-Penh, compte 29.976 habitants, c'est-à-dire plus de 92 par kil. carré; la province de Kien-Svay, qui est aussi grande, à dix kilomètres près, n'a que 16.227 habitants, soit un peu moins de 51 par kil. carré; celle de Saang, qui est la plus grande des six, puisqu'elle mesure environ 485 kil. carrés, ne compte que 15.188 habitants, soit 31 seulement par kil. carré.

Annam : *Nécrologie : Mgr Van Camelbeke.* — Les journaux du Tonkin ont apporté sur l'évêque de Quinhon, mort depuis peu, d'intéressantes notes biographiques.

Le P. Van Camelbeke arriva en mission en Annam en 1863; et, tout de suite, il eut à lutter contre la persécution. Son évêque faisait chez lui une tournée pastorale; les missionnaires, obligés de voir leurs chrétiens presque toujours en cachette, de peur de leur attirer toutes sortes d'avanies, ne pouvaient guère faire parcourir le pays par un évêque sans que tout le monde le sût. Aussi les mandarins se saisirent-ils en même temps de Mgr Char-

Digitized by Google

bonnier, du missionnaire et de 3 prêtres indigènes qui étaient avec eux. Ces derniers reçurent chacun 30 coups de rotin et les Européens furent injuriés sans la moindre retenue. De peur des Français qui étaient à Saïgon, on n'osa pas les mettre à la question, mais on chercha à les faire mourir de faim; par le dévouement des chrétiens qui parvinrent toujours à leur faire passer un peu de riz dans leur geôle, ils vécurent assez pour que la nouvelle de leur arrestation, faite en violation des traités, parvînt à Saïgon.

L'amiral de La Grandière, continuant le noble rôle de ses prédécesseurs, demanda l'élargissement des prisonniers et la punition des mandarins coupables de les avoir arrêtés. Tu Duc dut se soumettre, car sentant sa faiblesse, il répondit à ses conseillers qui le poussaient à la résistance et à la guerre: « Je ne demande pas mieux, mais vous commanderez les troupes et si vous vous laissez battre par les Français, vous aurez la tête coupée. Qui veut marcher en avant? »

Les prisonniers recouvrèrent leur liberté. Jusqu'en 1884, le P. Van Camelbeke continua son rôle d'apôtre, époque où il fut appelé à la direction de la mission, comprenant plus de 40.000 chrétiens; mais 2 ans après, il n'en restait que 16.000! Environ 25.000 avaient péri pendant la guerre que la France faisait à l'Annam, victimes de leur attachement à leur religion et de leur dévouement à la France. 8 missionnaires, 7 prêtres annamites, 60 catéchistes avaient, eux aussi, enduré la mort.

La guerre avait pris fin. Il fallait rapatrier les chrétiens dispersés par la tourmente, les réinstaller dans leurs villages en cendres où l'on retrouvait les ossements calcinés des martyrs, leur venir en aide matériellement, et l'on vit alors l'évêque donner un exemple suivi jusqu'à l'héroïsme par ses collaborateurs. Il se depouilla de tout pour subvenir aux nécessités pressantes de ses chrétiens et se contenta d'une nourriture qui ne valait que ce qu'elle coûtait (trois sous par jour). Les pertes matérielles étaient aussi énormes : séminaires, orphelinats et couvents avaient été détruits : 226 églises démolies ou incendiées.

Mgr Van Camelbeke avait donc à fonder une 2e fois sa mission, Il ne s'épargna pas et vit assez vite ses peines récompensées. Mais sa santé s'affaiblit à tel point au milieu de tant de tracas qu'un voyage en France fut jugé nécessaire. Il revint en 1889, et eut le bonheur, rare en pays de mission, de récolter le fruit de ses travaux : il avait vu son troupeau ravagé, il le vit redevenir plus nombreux. Dès 1893, il avait retrouvé le nombre de 40.000 chrétiens; aujourd'hui il en laisse près de 80.000 à son successeur.

Tonkin : *Nlle province.* — Il vient d'être créé, au Tonkin, sous le nom de province de Phu-Lô, une nouvelle circonscription administrative, dont le chef-lieu provisoire est installé à Phu-Lô. Cette province comprend : le phu de Da-Phuc (détaché de la province de Bac-Ninh), le huyên de Kim-Anh (enlevé aussi à la province de Bac-Ninh), le huyên de Yen-Lang (province de Vinh-Yen), une partie du huyên de Dông-Khé (province de Bac-Ninh). La province de Phu-Lô est bornée : au nord, par celle de Thaï-Nguyen; au sud,

Digitized by Google

par le fleuve Rouge; à l'est, par le Sông-Cau jusqu'à son confluent avec le Sông-ca-Lô, le cours du Sông-ca-Lô jusqu'à Phu-Lô, la digue-route de Dông-Khé allant du Phu-Lô à Chiem-Trac; enfin, à l'ouest, par le Sông-ca-Lô et la province de Vinh-Yen.

Chemin de fer de Lang-Son. — On vient d'ouvrir à l'exploitation la section du chemin de fer d'Hanoï au Kouang-Si comprise entre Lang-Son et Dong-Dang, dernière station avant la frontière chinoise. On a ouvert aussi quelques raccordements destinés à faciliter l'accès d'Hanoï à Gia-Lam qui, sur l'autre rive du fleuve Rouge, est le véritable point de départ de la ligne. Le prochain achèvement du grand pont qui est en construction sur le fleuve Rouge à Hanoï permettra au chemin de fer de prendre son point de départ à la porte même de la capitale du Tonkin.

Kouang-Tchéou : *Développement.* — Le port de Kouang-Tchéou, acquis par la France en Chine en 1898, a été déclaré port franc. Cette situation a attiré, en ce point, une grande quantité de marchandises qui se rendaient auparavant à Pakhoï, à la région de Yü-Lin (et *vice versa*), et sa sphère d'attraction s'étend aux préfectures de Kiaou-Tchéou et de Leï-Tchéou. Les pétroles surtout tendent à passer par le port français, et l'opium n'arrive plus à Pakhoï qu'en petite quantité; la baisse en a été, dans ce dernier port, de 46 0/0 dans le 4e trimestre de 1900. D'ici peu, tout l'opium destiné au Kouang-Si et au Kouang-Toung passera par Kouang-Tchéou. Notre influence, dans ces régions, ne pourra que croître si l'on construit un jour un chemin de fer de Kouang-Tchéou vers le Kouang-Toung. Un service maritime postal régulier a été établi entre ce port et Haïphong, depuis juin 1900; il y a un départ tous les 15 jours. La ligne de navigation allemande qui fait le service entre Haïphong et Hong-Kong a décidé de faire assi escale à Kouang-Tchéou. Enfin, ce port vient d'être relié avec Macao et Canton par le service de la maison française Lemaire et Cie; cette maison qui avait un comptoir à Hong-Kong, en a établi récemment un autre à Canton, et a fait construire un vapeur de 250 à 300 tonnes pour faire ce nouveau service; le 1er voyage de ce vapeur, appelé la *Seine*, a eu lieu en octobre 1901.

Chine : *Ile française près Tchéfou.* — Le contre-amiral Bayle a profité de son séjour à Tchéfou pour faire revivre les droits de la France sur un ilot situé à l'entrée de la rade, l'île de Koung-Toung-Tao. Cette baie avait été concédée à la marine française à la suite de la guerre de 1860. Nous y avions établi alors quelques constructions légères, mais elles avaient disparu après le rappel, en 1874, de l'aide-commissaire Merlande, chargé du service administratif à Tchéfou; toutefois, l'une de nos constructions a été conservée et réparée par le gardien chinois du cimetière français installé dans l'île. L'amiral Bayle vient de remplacer le petit mât de pavillon de la résidence de ce gardien, par un autre plus élevé, et il a chargé le commandant de la canonnière *Lion* de réparer les anciens bâtiments. C'est le *Bulletin du Comité de l'Asie française*, qui annonce cette résurrection de nos droits longtemps oubliés.

Digitized by Google

AMÉRIQUE

Canada : *Pâte de bois.* — La fabrication des pâtes de bois, pulpe ou cellulose a pris un grand essor au Canada et en est devenue une des principales industries. Autrefois, les pays scandinaves étaient à peu près seuls à fournir les marchés européens, mais ils sont désormais sérieusement concurrencés par le Canada et surtout par la province de Québec. Cette région renferme, en effet, d'immenses forêts de conifères, propres à être transformés en pâtes à papier ; de plus, l'épinette blanche du Canada donne une pulpe supérieure à celle de Norvège ou de Suède, très appréciée surtout au marché de Londres. Le Canada, sous le rapport de la qualité et de la quantité du bois pour la fabrication du papier, présente de grands avantages sur les États-Unis, dont les forêts se déboisent rapidement. Il faut ajouter encore que le Canada possède de nombreux cours d'eau offrant, au moyen du flottage, un transport très économique pour le bois ; les chutes d'eau, cascades, rapides, etc., du Canada, très nombreux, surtout dans les régions du lac Saint-Jean, du lac Supérieur, etc., se présentent avantageusement pour favoriser l'établissement d'usines à pulpes et de produits chimiques.

En 1871, il n'y avait pas au Canada une seule usine à pulpe ; en 1881, il y en avait 5 ; en 1891, on en comptait 24, produisant pour un peu plus d'un million de dollars ; enfin, en 1900, le Canada possédait 35 usines à pulpe, dont 30 pour la fabrication du papier, ayant un capital engagé de 15 à 20 millions de dollars. La province d'Ontario possède 10 de ces usines. celle de Québec 15, le Nouveau-Brunswick 4, la Nouvelle-Écosse 5, la Colombie britannique 1.

La production quotidienne du papier au Canada est évaluée, d'après le *Moniteur officiel du Commerce*, de 250 à 300 tonnes, soit 100.000 tonnes par an. D'autre part, les 1.000 usines à pulpe des États-Unis produisent 2 millions 500.000 t. de papiers, valant 150 millions de dollars.

Les exportations canadiennes de « bois pour la pulpe », qui n'étaient que de 80.000 dollars en 1890, ont atteint 842.000 dollars en 1899, dont 809.000 pour les États-Unis et 28.000 pour l'Angleterre. Quant aux exportations de « pulpe de bois » du Canada, elles sont passées de 168.000 dollars en 1890 à 1.274.000 en 1899, dont 578.000 pour les Etats-Unis et 671.000 pour l'Angleterre. Les 2/3 des exportations de bois de pulpe proviennent de la province de Québec ; l'autre tiers vient presque exclusivement d'Ontario.

Les Canadiens espèrent beaucoup dans l'avenir, du marché français. En effet, la France a reçu 132.500.000 kg. de pâtes mécaniques et chimiques, valant 33.928.000 fr., et venant surtout de Norvège, d'Allemagne et de Suède. La part prépondérante de ces derniers pays va certainement baisser. En effet, la pâte de bois canadienne est comprise dans le traité franco-canadien et jouit désormais, à son entrée en France, du tarif minimum ; l'établissement d'une ligne régulière de vapeurs entre la France et le Canada, jointe à ces conditions favorables, vont provoquer l'importation en France d'une proportion de plus en plus notable de pulpe canadienne.

Digitized by Google

Gouverneur. — Par décret du 31 janvier 1902, M. E. Roume a été nommé gouverneur général de l'Afrique occidentale en remplacement de M. Ballay décédé. M. Roume était directeur des affaires d'Asie, au ministère des colonies.

Nécrologie : *M. Maunoir.* — Le 22 décembre 1901 M. Ch. Maunoir est décédé à Paris à l'âge de 71 ans. Son nom est inséparable de la renaissance géographique qui se produisit en Franc, après la guerre de 1870. Secrétaire général de la Société de géopraphie pendant 30 années (1867-1897) il contribua puissamment à l'expansion de cette Société. Travailleur modeste autant qu'infatigable, affable et serviable entre tous, M. Maunoir, au caractère élevé duquel nous nous plaisons à rendre hommage, a publié de nombreuses études géographiques qui font autorité dans le monde savant.

BIBLIOGRAPHIE

L'Année cartographique. 11e supplément sous la direction de F. Schrader. Trois feuilles de cartes, avec texte explicatif au dos. Prix : 3 fr. (Hachette et Cie, Paris. — Très chargé le *11e supplément* offre des planches d'un intérêt particulier pour la géographie du domaine colonial de la France. Notre vaste empire indochinois a subi de notables modifications dans l'ordre administratif. Une des cartes reproduit ses divisions administratives. Pour l'Afrique, la période 1899-1900, qui a vu la jonction des 3 grandes missions françaises du Tchad, restera l'une des dates les plus fructueuses et les plus glorieuses dans notre histoire coloniale. Beaucoup d'autres missions françaises (Hostains, de Bonchamps), sont aussi consignées sur la feuille de l'Afrique. Sur celle de l'Amérique, on trouve une carte que le récent conflit chili-argentin rend particulièrement intéressante; jusqu'à la décision suprême de l'arbitre, c'est là le tableau exact de la question au double point de vue politique et géographique.

L'*Année cartographique* s'affirme chaque année davantage, comme le recueil indispensable à ceux qu'intéresse le mouvement intensif de la géographie et de la colonisation pendant ces dix dernières années.

Atlas Manuel de géographie de Stieler. 9e édition, entièrement refondue du Stielers Hand-Atlas, comprenant 100 cartes coloriées et gravées sur cuivre et 170 petites cartes et plans, l'ouvrage sera complet en 50 livraisons de 2 cartes chacune Prix de souscription : fr. 37.50. Gotha, Justus Perthes.

A l'apparition d'une nouvelle édition de l'*Atlas Manuel* de Stieler, nous ne croyons pas avoir besoin de faire l'éloge de cette œuvre remarquable entre toutes. Depuis 90 ans, l'Atlas de Stieler est connu et répandu dans le monde entier. Ce qui lui a valu cette vogue extraordinaire, ce sont des qualités qui ne se trouvent au même degré dans aucun ouvrage similaire; exactitude scrupuleuse du tracé, perfection absolue de la gravure, netteté remarquable de l'impression, harmonie parfaite du coloris. Cette nouvelle édition est encore supérieure aux précédentes. Le mode d'établissement de l'ouvrage, gravure sur cuivre est coûteux, mais a permis d'introduire dans cette nouvelle édition tous les changements survenus depuis l'apparition de la dernière édition. Ainsi sur l'ensemble des cartes 49 ont été gravées entièrement à nouveau 47 ont été remaniées considérablement, 4 seulement sont restées telles qu'elles étaient.

L'ouvrage entier est tiré à la presse mécanique, procédé qui, sans nuire en rien à la perfection de l'ouvrage, permet de le livrer à un prix qui le met à la portée de toutes les bourses. La 1re livraison comprend : Ostalpen (Alpenländer : Oestl. Blatt) 1 : 925.000, et China : 1 : 7.500.000.

Digitized by Google

Voyages au Maroc, p. J Schaudt. Alger. — Cet ouvrage traduit et annoté par le c^t N. Lacroix, dont la compétence en matière de questions indigènes est bien connue, est le récit des voyages d'un Allemand poussé au Maroc par le goût des aventures. Familiarisé avec la langue arabe il se déguisa en derviche et put ainsi visiter bien des régions où n'avaient pas pénétré les Européens. C'est ainsi qu'il a rapporté des données intéressantes sur les oasis du Tafilelt, et sur Figuig qu'il est le seul Européen a avoir visité depuis G. Rohlfs. Bien que ces récits aient été écrits de mémoire et contiennent par suite bien des imperfections, il faut savoir gré au traducteur d'avoir fait connaître et commenté cet ouvrage.

Sommaires bibliographiques.

Les ch. de fer Tunisiens et le Parlement, p. Pasquier (carte). *Quest. Diplom*, 15 oct. 01.
Les Siciliens en Tunisie. *Quinz. col^le*, 25 déc. 01 ; 10, 25 j^er 02.
Colonisation tunisienne : Thibar, p. M^sr Dupont. *Missions cathol.*, 27 sept. 01.
La colonne Servière au Touat, p. c^t Laquière (cartes). *Comité Afr. fr^se*, j^er 02.
Les marches sahariennes (Figuig, Touat), p. R. Pinon. *Rev. Deux-Mondes*, 15 j^er 02.
Sud Algérien : Pénétration, organisation. *Com. Afr. fr^se*, déc. 01, j^er 02.
Notre organisation saharienne, p. R. de Caix. *Quest. Diplom.*, 1er j^er 02.
La mission Foureau et le Transsaharien. *Économ^ie fr.*, 21 déc. 01.
Le chemin de fer de Sierra-Leone, p. le cap. Salesses (carte). *Com. Afr. fr^se*, déc. 01.
Au Soudan : Journal du cap^e Hugot. *Com. Afr. fr^se*, a^t-sep.-oct.-nov. 01.
Tchad : Chute de l'empire de Rabah, p. Gentil. *Tour du Monde*, 9, 17, 23, 30 nov. 01.
Expansion française en Afrique occ^le, p. cap. Nudant. *Rev. Cercle mil^re*, d'a^t à nov. 01.
État du Congo : Chasse et faune (cataractes). *Belgique col^le*, 17, 24 nov., 1er, 8 déc. 01.
— Le chemin de fer de Stanleyville au lac Albert (carte). *Mouv^t géogr.*, 29 déc. 01.
Le Congo (belge) il y a 25 ans, p. A. Wauters (carte). *Mouv^t géogr.*, 17 sept., 24 nov. 01.
Les camps des prisonniers boers à Ceylan. *Armée et Marine*, 29 déc. 01.
Proclamations anglaises et annexion du Transvaal. *Rev. Deux-Mondes*, 1er nov. 01.
Les noms géographiques au Cap, p. Dehérain. *Géographie*, 15 sept. 01.
Grottes et troglodytes du Katanga, p. cap. Lemaire. *Géographie*, 15 nov., 15 déc. 01.
Le ch. de fer d'Éthiopie et les Anglais. *Com. Afr. fr^se*, déc, 01, janv. 02.
Asie centrale : Russes et Anglais, p. cap. Painvin. *Rev. Cercle mil^re*, 7, 14 déc. 01.
Lord Curzon et le ch. de fer anglais du Yunnan. *Comité Asie fr^se*, déc. 01.
Siam : l'industrie du bois de teck. *Rev. Indo-chinoise*, 11 nov. 01.
France et Siam. *Quest. diplom.*, 15 j^er 02.
La question du Siam, p. R. de Caix. *Comité Asie fr^se*, j^er 02.
Le Yunnan ; ch. de fer de Lookaï, p. c^t Schmidt (carte). *Rev. de Géogr^ie*, nov. 01.
Le climat de l'Indo-Chine. *Rev. Indo-chinoise*, 3 juin 01.
Projet d'extension de Macao (carte). *Comité Asie fr^se*, j^er 02.
Kiao Tcheou, par A. Brissac (carte). *Rev. de Géogr^ie*, déc. 01.
Journal du siège de Tien Tsin. *Rev. de Paris*, 15 j^er 02.
L'achèvement du Transsibérien, p. H. Bidou (carte). *Comité Asie fr^se*, déc. 01.
La légion de la garde républicaine. *Armée et Marine*, 19 j^er 01.

Le Gérant, Édouard MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 2040-1-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

LE CHEMIN DE FER FRANÇAIS D'ÉTHIOPIE

S'il est un principe aujourd'hui reconnu, c'est celui de la pénétration par le rail dans les pays susceptibles de colonisation et dans les contrées possédant d'appréciables éléments de trafic, mais dépourvues de voies de communication. La démonstration de ce principe, qui mit du temps à pénétrer dans les esprits en France, est en train de recevoir son application dans l'Afrique orientale, au débouché de la mer Rouge sur l'océan Indien. Là, une compagnie française, formée avec des capitaux français, a entrepris de relier par un chemin de fer à la mer, à travers le désert qui l'en sépare, un pays peuplé, riche et fertile : l'Abyssinie.

L'entreprise de construction était en bonne voie d'exécution, le port de Djibouti, terminus français sur le littoral, avait été créé et progressait d'une façon remarquable, lorsqu'on apprit tout à coup que l'entreprise ne marchait plus qu'avec l'aide de capitaux anglais, les capitaux français ayant montré, pour s'engager plus avant dans l'affaire, une timidité vraiment incompréhensible, surtout si l'on se rapporte à tant d'entreprises exotiques accueillies par eux avec autant de légèreté que d'enthousiasme. Bref, cette entreprise d'un caractère si français, non seulement au point de vue commercial, mais encore au point de vue politique — car celui qui détiendra le chemin de fer possèdera l'influence prédominante en Abyssinie — menaçait de tourner à la plus grande gloire des intérêts britanniques avec l'aide de la main-d'œuvre, de l'initiative et des capitaux français.

Cette nouvelle répandit un vif émoi dans le monde colonial qui voyait là l'achèvement du plan de mainmise de l'Angleterre sur l'Afrique orientale, complété par un échec retentissant pour une œuvre d'initiative essentiellement française.

Si le monde colonial fut prompt à s'émouvoir, il n'en fut pas de même du monde gouvernemental qui montra tout d'abord et trop longtemps une fâcheuse apathie. De tous côtés on demandait au gouvernement français de faire le nécessaire pour ne pas laisser sombrer l'entreprise et de la préserver d'un changement de pavillon. Ce ne fut qu'après 6 mois de tergiversations, et après l'énergique intervention de M. Étienne à la tribune de la Chambre des députés, que le gouvernement se décida à déposer un projet de loi autorisant la colonie de la Côte française des Somalis à accorder à la Compagnie du chemin de fer une subvention

Digitized by Google

annuelle de 500.000 francs avec garantie de l'État français. Nul doute que les Chambres ne tiennent à voter à bref délai ce projet qui assurera le salut de l'entreprise.

Il ne faudrait pas croire que cette œuvre, qui ne réussit à attirer l'attention des Français que quand les étrangers s'en mêlèrent, est pleine de surprises et d'aléas. Il n'en est rien, surtout maintenant que le plus difficile est fait et que l'entreprise va devenir rémunératrice. La partie désertique, celle qui touche à Djibouti, est achevée et bientôt le chemin de fer sera en pleine zone habitée et cultivée. A dater de ce moment la période critique, qui accompagne si souvent les entreprises coloniales, sera passée et l'ère de prospérité, il ne faut pas craindre de le dire, commencera.

L'Abyssinie présente, en effet, tous les éléments susceptibles de rendre rémunératrice l'œuvre du chemin de fer. Habitée par une population chrétienne de 10 à 12 millions d'habitants, elle possède un sol d'une fertilité exceptionnelle qui produit en surabondance tout ce qui est nécessaire à la vie. Si le commerce a conservé un caractère surtout régional. c'est que la difficulté des communications, jointe à la longueur et à la cherté du prix de transport par caravanes, ne permet de transporter à la côte et d'en rapporter que les marchandises de valeur, celles qui paient leur déplacement.

C'est tout d'abord le Harrar, contrée distincte de l'Abyssinie proprement dite, qui sera desservi par la voie ferrée. Le Harrar, région montagneuse située à 10° au nord de l'équateur, est à une altitude de 1.500 à 2.500 mètres, ce qui lui assure un climat tempéré, le thermomètre évoluant habituellement entre 12° et 30°. Le pays est riche en terre végétale, bien arrosé et très fertile, car on peut y faire jusqu'à trois récoltes de blé par an. La culture la plus importante, au point de vue de l'exportation, est celle du café. C'est ce café qui, transporté à Aden et sur les côtes de la mer Rouge, arrive généralement en Europe sous le nom de café d'Arabie, Moka, etc., et n'en est pas moins apprécié.

La ville de Harrar est le grand centre commercial du pays. C'est là que viennent aboutir les caravanes du plateau éthiopien et du pays des Gallas se dirigeant sur la côte, et c'est par cette voie qu'arrivent du littoral tous les produits destinés aux provinces les plus reculées de l'empire de Ménélik. On compte à Harrar 45.000 habitants environ, dont un tiers d'Abyssins.

Digitized by Google

On peut pénétrer en Abyssinie par 5 voies différentes pour les caravanes, celles de Massaouah, Assab, Djibouti, Zeïlah, Berberah, les deux premières en territoire italien et les deux dernières en territoire britannique. Grâce au chemin de fer, celle de Djibouti, qui est la plus centrale, détrône peu à peu celle de Zeïlah, assez fréquentée jusqu'à ce jour, et est appelée à devenir la tête de la grande artère de pénétration en Abyssinie.

Djibouti est une ville de date récente. Sa création ne remonte qu'à 1888 et le siège du gouvernement de la colonie de la Côte française des Somalis y a été transféré en 1893. Obock, situé en face, sur l'autre rive du golfe de Tadjoura, avait été occupé officiellement en 1862. Mais ce ne fut que quelques années plus tard qu'un noyau de fonctionnaires et de trafiquants s'y établit. La guerre de Chine, en 1885, fit reconnaître la nécessité d'établir dans ces parages une station maritime importante, en face de Périm et d'Aden, dont le gouvernement anglais ferma les ports à nos navires de guerre pendant la durée de la campagne. On y fit donc quelques constructions et on y établit un dépôt de charbon.

Mais Obock ne remplissait ancune des conditions nécessaires au but poursuivi et fut vite abandonné comme chef-lieu lorsqu'on reconnut que Djibouti possédait, à l'inverse d'Obock, une rade profonde, bien abritée, de l'eau douce, et une température bien autrement supportable, le khamsin, le vent brûlant d'Obock, étant tempéré et adouci par la traversée du golfe de Tadjoura. Aden même était inférieur sous ce rapport à Djibouti, puisqu'on n'y trouve pas d'eau et qu'on ne peut y faire pousser le moindre légume.

Le choix de Djibouti, comme tête de ligne d'un chemin de fer destiné à pénétrer en Abyssinie, a donné un merveilleux développement à cette petite bourgade qui atteint aujourd'hui 15.000 habitants, parmi lesquels 6 à 700 Européens et un millier d'Hindous et d'Arabes. La Cie des Messageries Maritimes y a établi le dépôt de charbon qu'elle avait à Aden et les bâtiments de plusieurs de ses lignes y font escale régulièrement.

De grands travaux sont projetés pour la création d'un port. Jusqu'ici on s'est contenté de construire un phare et de baliser la passe, ce qui permet aux navires d'entrer en rade de nuit comme de jour. On a commencé la construction d'une jetée d'une longueur de 900 mètres,

Digitized by Google

dont 150 en eau profonde. Par suite, les navires pourront accoster en tout temps. Le chemin de fer sera prolongé jusque sur le quai, de façon à faciliter le transbordement des marchandises.

TRACÉ ET TRAVAUX

Voici les renseignements que donne M. A. de l'Enferna, dans le *Bulletin* de la Société française des ingénieurs coloniaux, sur l'installation du chemin de fer à Djibouti :

A Djibouti, la gare a été installée en dehors de la ville, sur le plateau du Serpent, et la voie peut se prolonger au-delà du point initial jusqu'à l'extrémité de la pointe du Marabout, où elle est en contact avec le parc à charbon installé par la Compagnie de l'Afrique Orientale. C'est aussi en ce point qu'elle se soude à la jetée, déjà amorcée, et qui doit se prolonger jusqu'en eau profonde pour permettre l'accostage des grands cargos. Sur l'emplacement qu'elle occupe au plateau du Serpent, la Compagnie du chemin de fer a construit des magasins, des ateliers en ciment armé, avec ossature métallique, pourvus d'un outillage complet, permettant de faire face à tous les besoins de l'exploitation, et même d'effectuer, comme le fait l'a déjà prouvé, les plus importantes réparations aux steamers qui relâcheront à Djibouti. Il y a peu à s'arrêter sur l'ensemble des bâtiments d'exploitation; bornons-nous à dire que ces installations, aussi complètes qu'il peut être utile pour assurer les services, dénotent dans leurs détails une parfaite entente des exigences que comporte le climat. Aux points où ils sont implantés, les bâtiments d'administration notamment sont aussi largement aérés que possible, ce qui est la condition essentielle du bien-être dans cette région, où la température fait souvent haleter. D'ailleurs, bien que cette température s'élève souvent à 40°, et même plus, le climat très sec de Djibouti est parfaitement salubre.

Comment a été formée l'entreprise du chemin du fer ? A ce sujet, le *Génie Civil* a publié, ainsi que sur l'exécution des travaux, les notes ci-dessous que nous lui empruntons :

Il y a une vingtaine d'années, alors qu'il n'était encore que simple roi du Choa, Ménélick avait déjà donné à un voyageur français la concession d'un chemin de fer à voie étroite entre Obock et Ankober qui était alors la capitale de son royaume. Cette concession ne put être réalisée, mais elle montre que Ménélick n'avait pas attendu d'être le puissant empereur d'Éthiopie pour songer à relier ses états à la mer par une voie de communication moderne.

C'est le 9 mars 1894 que ce monarque a donné la concession du chemin de fer dont nous allons parler, à deux Européens qui depuis longtemps vivaient auprès de lui et dont il avait pu apprécier les conseils éclairés : M. Ilg, ingénieur suisse, et M. Chefneux, voyageur français. Cette concession

Digitized by Google

ne comporte pas seulement la ligne principale qui, partant de Djibouti, se dirigera vers Harrar et Addis-Abeba et plus tard vers le Kaffa et le Nil, mais elle comprend encore tous les chemins de fer qui pourront être construits en Éthiopie, de sorte que c'est en réalité un véritable monopole de la construction et de l'exploitation des voies ferrées dans cet empire que MM. Ilg et Chefneux ont obtenu.

En août 1896, ces ingénieurs ont constitué la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, société française au capital de 18 millions de francs à laquelle ils ont retrocédé leur concession.

La valeur de cette concession, dont la durée est de 99 ans, est d'ailleurs considérablement augmentée par les avantages et garanties accordés par l'empereur Ménélick. En effet la Compagnie concessionnaire a obtenu, en toute propriété et sur 1 kilomètre de largeur (500 mètres de chaque côté de la voie), le terrain sur lequel sera construit le chemin de fer. De plus elle a le droit de prélever elle-même, à Djibouti, une taxe de 10 °/₀ sur la valeur des marchandises qui seront transportées, jusqu'à concurrence d'un produit de 2 500 000 fr., et de 5 °/₀ au-dessus de 2 500 000 jusqu'à 3 millions.

Quant au tarif à percevoir, tant sur les marchandises que sur les voyageurs, la seule limite qui lui est imposée est le prix demandé jusqu'ici par les caravanes. Sans doute la Compagnie n'usera pas de cette faculté et abaissera notablement le prix des transports, mais il est évident que, même à prix égal, le transport par voie ferrée réalisera une amélioration considérable sur le transport par caravanes puisqu'il ne demandera, entre Djibouti et Harrar, par exemple, que 14 ou 16 heures au lieu de 25 à 30 jours.

Ainsi qu'on le voit sur la carte, la ligne dès maintenant projetée, qui est à voie unique de 1 mètre de largeur, va directement de Djibouti à Addis-Abeba et, à peu près à moitié chemin, à Addis-Harrar (Nouvel Harrar), elle donne naissance à un embranchement qui doit desservir la ville de Harrar située à 1 850 mètres d'altitude, c'est-à-dire à environ 650 mètres au-dessus de Addis-Harrar.

Sur les 150 premiers kilomètres le terrain est assez accidenté, comme on le voit sur le profil en long, mais au delà il traverse, sur environ 135 kilomètres, d'immenses plaines qui s'élèvent graduellement et très régulièrement de la cote 715, qu'elles ont au kilomètre 150, jusqu'à la côte 1 000 environ à laquelle on arrivera vers le kilomètre 285. C'est à environ 12 kilomètres plus loin et à l'altitude de 1 200 mètres, que se trouve Addis-Harrar.

La construction de la première section du chemin de fer, actuellement presque terminée et dont la longueur est de 225 kilomètres, avait été, au début, confiée à MM. Duparchy et Vigouroux, entrepreneurs généraux, qui en ont commencé les travaux à la fin de l'année 1897.

On avait adopté pour le tracé du chemin de fer des déclivités maxima de 0m 030 par mètre et un rayon minimum de 100 mètres pour les courbes; mais, en général, on n'a pas employé, en exécution, des déclivités supérieures à 0m 025 et des courbes d'un rayon inférieur à 150 mètres. Dans le sens

Digitized by Google

Harrar-Djibouti, c'est-à-dire dans le sens des plus lourds transports, le maximum des rampes employées a même été réduit à 0^m019.

Les terrassements ont été d'une importance moyenne. La ligne ne comporte aucun tunnel et les ouvrages d'art, tous à simple voie, sont de dimensions courantes, à l'exception des deux principaux, les viaducs du Chébelé et du Holl-Holl sur lesquels nous allons donner quelques détails.

Le viaduc du Chébelé, qui franchit le ravin du même nom un peu avant le kilomètre 20, a une ouverture totale de 156 mètres et la hauteur du rail au-dessus du ravin y atteint 20 mètres. Il comprend neuf travées de 12 mètres de portée et huit piles métalliques. Il est exactement constitué de la même manière que le viaduc du Holl-Holl.

Ce dernier, situé au kilomètre 52,400, a une ouverture totale de 138 mètres et sa hauteur au-dessus du ravin atteint 28 mètres. Il comporte huit travées de 12 mètres de portée, reposant sur deux culées en maçonnerie, et sept piles métalliques de 6 mètres de largeur entre les appuis qui supportent les extrémités de deux travées consécutives; il y a donc 18 mètres d'axe en axe des piles.

Le montage sur place a été fait, par des procédés très simples, en moins de quatre mois pour le viaduc du Chébelé et en trois mois pour celui du Holl-Holl.

Quant aux maçonneries de ces deux ouvrages, elles ont été faites avec des matériaux du pays, sauf la chaux et le ciment qui sont venus de France. La principale difficulté qu'a présentée leur exécution a été le manque d'eau à proximité. Pour le viaduc du Chébelé, notamment, une grande partie de l'eau nécessaire à la fabrication du mortier a dû être apportée à dos de chameau d'une distance de 12 à 15 kilomètres.

La voie est constituée par des rails Vignole en acier de 20 kilogr. par mètre courant, dont l'écartement est de 1 mètre entre bords intérieurs. La longueur courante de ces rails est de 10 mètres et leur jonction est faite au moyen d'éclisses cornières à l'intérieur.

Les traverses sont en acier, d'un type créé spécialement par la Compagnie. Leur section transversale a la forme d'un U renversé à ailes légèrement inclinées à l'extérieur et renforcées à leur partie inférieure. Leur longueur est de 1^m70, leur épaisseur de 5 à 6 millimètres et leur poids de 27 kilogr. Elles sont, en général, espacées de 0^m77 d'axe en axe, ce qui correspond à l'emploi de 1 300 traverses par kilomètre.

Les rails ne s'appuient pas directement sur les traverses; ils portent sur des selles de 10 millimètres d'épaisseur qui sont rivées sur les traverses.

On a toujours pu recruter sur place les ouvriers nécessaires pour les travaux. Les ouvriers spéciaux sont, en général, italiens ou grecs, les autres sont arabes ou indigènes. Les indigènes somalis employés aux travaux du chemin de fer produisent fort peu, mais, en revanche, ils sont peu exigeants. Dès qu'on approchera des régions du Harrar et du Choa, on trouvera facilement des ouvriers gallas qui valent mieux que les Somalis.

Digitized by Google

L'entreprise générale n'exécute pas directement les travaux; elle les confie par petites tâches de quelques kilomètres à des tâcherons (italiens ou grecs, très rarement français, ces derniers ne se présentant pas) à qui elle fournit l'outillage nécessaire.

C'est à elle qu'incombe la charge de pourvoir à la sécurité des chantiers et elle y arrive en enrôlant et armant des soldats abyssins qu'elle entretient sur la ligne pendant la durée des travaux. Cette protection est nécessaire dans la traversée des pays somalis, habités par des tribus sauvages et nomades, qui ne reconnaissent ordinairement aucune autorité étrangère à leur pays. A deux reprises différentes, en 1899 et en juin 1900, les chantiers furent attaqués par les Issas, et il y eut une trentaine de victimes; il en résulta une panique qui pendant quelque temps paralysa les travaux et occasionna un certain retard.

Depuis que la ligne a atteint les régions gouvernées d'une manière effective par l'empereur Ménélick, on peut travailler en toute tranquillité, la police des pays soumis à l'empereur étant très bien faite.

On trouve à Djibouti tout ce qui est nécessaire pour l'alimentation des ouvriers occupés sur les travaux.

Depuis le 14 juillet 1900, l'exploitation est à peu près régulière sur la partie comprise entre Djibouti et la gare de Daouanlé, située au kilomètre 106. Depuis le 15 mai 1901, les trains arrivent jusqu'à Lassarat au kilomètre 162 et l'on pense que les 225 premiers kilomètres pourront être bientôt complètement livrés au service.

Étant donné le peu d'étendue du premier tronçon livré à l'exploitation, la Compagnie ne pouvait encore prétendre organiser qu'une exploitation provisoire car, aussi longtemps que la voie ferrée n'atteindra pas le Harrar, les négociants seront obligés d'avoir recours aux caravanes. La formation des caravanes, le recrutement des abbanes, des chameliers et des chameaux, la nécessité de soumettre les marchandises à un mode spécial de chargement et les manipulations qu'entraînent les transbordements sont, en effet, autant de difficultés et de causes de retard qui subsistent encore aujourd'hui.

De plus, il était impossible à la Compagnie de fixer dès le début des tarifs absolus par suite des variations constantes des prix des caravanes, lesquels dépendent de l'importance du trafic, des saisons de l'année et de la facilité plus ou moins grande du recrutement des chameaux. Enfin, la diminution progressive du fret par caravanes, consentie par les chameliers pour soutenir la concurrence du chemin de fer, obligeait le chemin de fer à faire quelques sacrifices jusqu'au moment où le commerce n'hésiterait plus entre les divers modes de transports et donnerait une préférence naturelle au chemin de fer.

Pour attirer plus sûrement, dès le début, le trafic qui se fait principalement entre l'intérieur et Aden par la voie de Zeïlah, la Compagnie du chemin de fer, avec le concours de la Compagnie de l'Afrique Orientale, organisa un service spécial de cabotage reliant directement Aden, Hodeidah et les autres ports de la mer Rouge avec Djibouti. Ce service ne faisait supporter qu'un

Digitized by Google

fret minime aux marchandises qu'on détournait de la sorte au profit du chemin de fer, et, d'autre part, ce dernier effectuait les transports jusqu'au kilomètre 105 moyennant un tarif très bas, contre lequel les caravanes pouvaient difficilement lutter, mais qui néanmoins assurait encore au chemin de fer une certaine marge de bénéfices.

Grâce à ces mesures, les transports qui, au mois d'octobre 1900, s'élevaient, tant pour le compte de l'entreprise générale de construction (matériaux transportés à l'avancement à ses frais), que pour le commerce proprement dit, à 1 375 tonnes, passaient en novembre à 1 820 tonnes, et en décembre à 1 940. Dans ces chiffres les transports effectués pour le commerce seul, entrent pour une moyenne de 340 tonnes par mois. Pendant cette même période, la Compagnie transportait 10 800 personnes, y compris les ouvriers, mais parmi lesquelles on comptait plus de 1 800 voyageurs proprement dits.

Aujourd'hui, le trafic commercial, c'est-à-dire le trafic payant, qui n'a cessé de s'accroître au fur et à mesure du prolongement de la voie, est d'environ 500 tonnes par mois. Il augmentera dans des proportions considérables lorsqu'on aura franchi la zone désertique et atteint Addis-Harrar, terminus de la 1re partie du chemin de fer, en pleine région habitée et cultivée.

Nous compléterons cet aperçu par les renseignements suivants sur le tracé de la ligne, empruntés à l'étude de M. de l'Enferna :

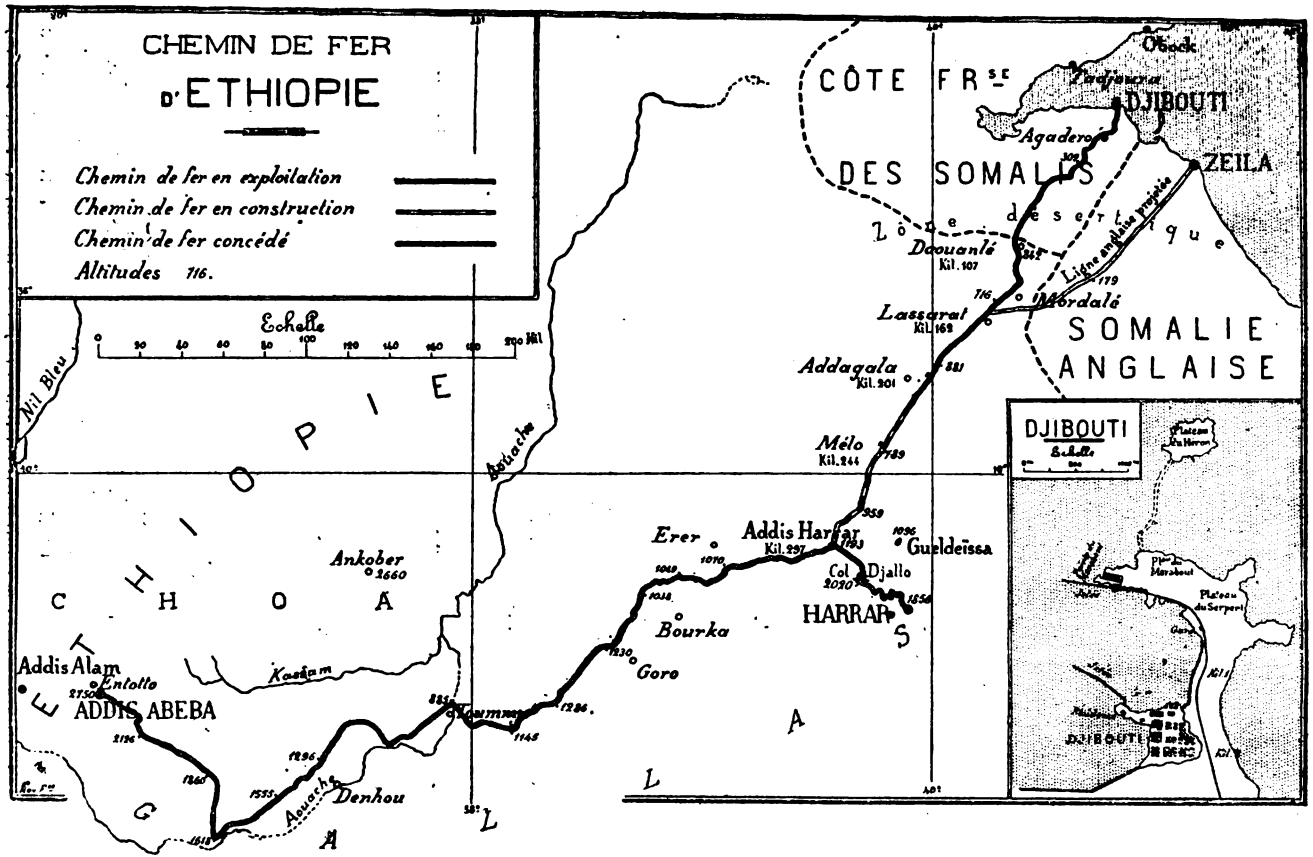
En quittant le plateau du Serpent, la voie longe un instant la mer, côtoie la ville de Djibouti, et conduit à Ambouli, première halte, à 7 kilom., où se trouvent les galeries de captation et les réservoirs destinés à approvisionner non-seulement le chemin de fer, mais aussi la population de Djibouti et les navires en rade.

Le tracé adopté suit autant que possible la ligne de crêtes qui partagent les différents bassins de la région traversée. Les fleuves et rivières, aujourd'hui absolument à sec, se sont à l'origine creusé des lits parfois très larges et très profonds, qu'il importait de traverser dans les points hauts pour éviter les trop grands ouvrages d'art, et la voie de 1 mètre a permis, autant qu'il a été possible, l'exécution des travaux sans terrassements très importants.

Après Djibouti, la ligne traverse le bassin de la rivière d'Ambouli, pour en couper la ceinture au kilomètre 34, et rester sur le versant de l'Océan Indien jusque vers le kilomètre 90. Au delà elle traverse encore les massifs importants où prennent naissance les rivières qui se jettent dans la baie de Tadjourah, pour entrer dans les plaines du bassin de l'Aouache, coupées seulement vers le kilomètre 200 par la chaîne des monts Betti que la voie ferrée traverse au col du Harr.

A partir du kil. 7, la voie commence à monter en traversant une région de formation toute volcanique, se frayant un passage au milieu de roches

Digitized by Google



Digitized by Google

éruptives qui ont parfois occasionné de sérieux travaux, et c'est ici la partie la plus mouvementée; son altitude croît sans cesse jusqu'aux environs de Daouenlé, au kil. 107, première étape utile du chemin de fer.

Ici l'altitude dépasse 800 mètres et si le soleil y est aussi ardent que sur la côte, on bénéficie déjà de la fraîcheur nocturne, qui permet à l'Européen de goûter un repos réparateur. Nous avons dit que Daouenlé était la première étape du chemin de fer; c'est là, en effet, qu'en octobre 1900 la Compagnie a inauguré son exploitation, dans des conditions bien défectueuses encore, car Zeilah, menacée dans son trafic, faisait tous les sacrifices nécessaires pour empêcher les caravanes de se détourner de leur route habituelle afin de se rendre à Daouenlé. La Compagnie fut donc obligée d'organiser elle-même des caravanes, et d'autre part, elle trouva un concours précieux dans la Cie de l'Afrique Orientale, avec laquelle elle s'était entendue pour relier Djibouti à Aden, par un service maritime régulier.

Cet état provisoire dura toute une année, qui parut bien longue à tout le monde, et c'est seulement à la fin du mois de mai 1901 que, faisant un grand pas en avant, le point terminus de l'exploitation était reporté au kil. 163, à Lassarat.

Six mois plus tard, au mois de décembre 1901, la voie était terminée jusqu'à Addagala, au kil. 201. Dans quelques jours elle atteindra le kil. 225, qui a une importance toute spéciale, non seulement comme plus rapproché du but, mais aussi parce qu'il est abondamment pourvu d'eau. Néanmoins, il ne faut pas s'y tromper, le chemin de fer ne donnera les résultats qu'on en attend qu'après avoir atteint Addis-Harrar, c'est-à-dire après avoir dépassé la zone où les transports s'effectuent par caravane, car, aussi longtemps qu'il sera nécessaire d'utiliser les chameaux, il faudra multiplier les colis pour leur donner un poids et un volume permettant de les charger; ceci exclut donc du mouvement commercial quantité d'objets qui doivent l'alimenter et qui pèsent plus de 120 kilos, ou mesurent en longueur plus de 1 m. 50.

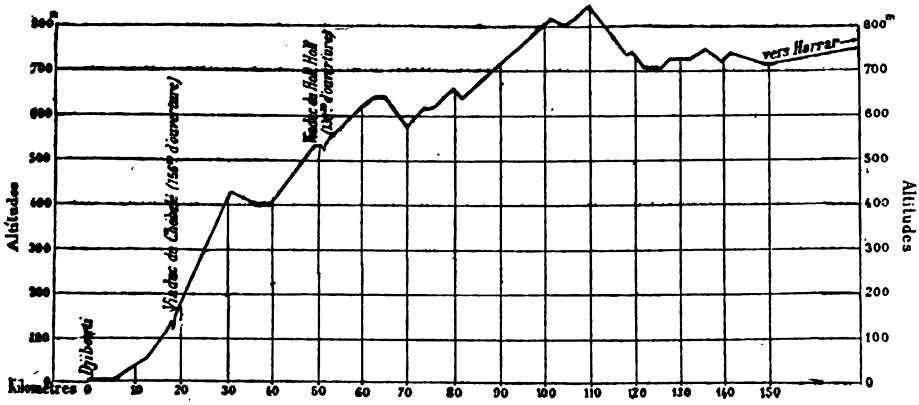
Après Addagala, la voie qui s'avance en ligne droite, en raison de l'absence d'obstacles présentés par le terrain, arrive à Mello, au kil. 244, que l'on atteindra vers la fin d'avril. Vers le kil. 280 on entre dans la région des terres cultivées. Un peu plus loin se trouve Addis-Harrar, au kil. 298, que l'on espère atteindre en septembre 1902. La voie est posée actuellement jusqu'au kil. 217.

D'Addis-Harrar à Harrar, il n'y a qu'une cinquantaine de kilomètres, mais l'altitude est sensiblement différente. Tandis que la station du chemin de fer se trouvera à 1.193 mètres, la côte d'Harrar est de 1.856 mètres; et pour se rendre dans cette ville, il faut franchir un col situé à une altitude de 2.020 mètres. La différence de niveau rendrait donc très coûteux l'établissement d'un embranchement sur Harrar; aussi n'en

Digitized by Google

sera-t-il pas construit, pour le moment du moins. Mais une bonne route carrossable sera établie entre ces deux points.

L'utilité d'un embranchement ne se fera d'ailleurs pas sentir d'une façon sérieuse. En effet, la plus grande partie des marchandises d'exportation arrivant à Harrar provient du Choa et de la région centrale de l'Abyssinie. Leur route naturelle est de passer par Addis-Harrar pour se rendre à Harrar: point n'est donc besoin d'aller les chercher en ce dernier point, car elles n'auront plus d'intérêt à s'y rendre et il suffira de les cueillir en route. Par suite, un déplacement du centre commercial de la région s'opérera forcément : Addis-Harrar deviendra la ville commerciale, tandis qu'Harrar restera seulement la capitale po-



PROFIL DU CHEMIN DE FER PRÈS DJIBOUTI

litique du pays. Seules les marchandises provenant du sud, du pays des Gallas, y passeront forcément pour arriver au chemin de fer.

La section Djibouti-Addis-Harrar terminée, le prolongement de la voie sur Addis-Abeba, la capitale de l'Abyssinie, se poursuivra promptement. La longueur totale du tracé sera alors de 750 kilomètres. L'exécution ne présentera pas de difficultés particulières : point de tunnel, pas plus d'ailleurs que vers Djibouti, point de grands viaducs, ni de travaux d'art importants. Le sol s'exhausse assez régulièrement jusqu'aux bords du plateau du Choa où il se relève pour atteindre, à Addis-Abeba, l'altitude de 2.750 mètres.

L'établissement de la plate-forme s'est fait le plus souvent par la main-d'œuvre indigène, secondée par un certain nombre de terrassiers

Digitized by Google

italiens et grecs. Le personnel dirigeant : ingénieurs, chefs de chantiers, etc., est français. La pose de la voie a été faite, comme sur la ligne Sfax-Gafsa, par un wagon-poseur.

Les marchandises, transportées par chemin de fer, sont, une fois arrivées au terminus de la voie, acheminées par caravanes par les soins de la Compagnie. En raison de ce transbordement et par suite de la difficulté de constituer les caravanes dans la zone désertique, le trafic n'est pas ce qu'il devrait être, mais il gagne déjà singulièrement en rapidité. La différence sera considérable lorsque l'exploitation fonctionnera jusqu'à Addis-Harrar. La durée moyenne des caravanes, qui était de 25 à 30 jours de Djibouti, sera réduite à 16 ou 18 heures, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut. Jusqu'à Addis-Abeba il ne faudra plus qu'un jour et demi au lieu de 40 jours à 2 mois. Quant aux tarifs de transport, qui varient actuellement entre 280 et 350 francs par caravanes entre Djibouti et Harrar, il seront sensiblement inférieurs, 100 francs environ, sans préjudice de la rapidité du transport.

L'œuvre du chemin de fer éthiopien se présente donc sous des auspices très favorables ; mais ce n'est que lorsqu'elle sera complètement terminée qu'il sera possible de la juger. Elle sera pour la France, si celle-ci sait l'utiliser, un merveilleux instrument de commerce et d'influence politique.

LES VISÉES BRITANNIQUES

C'est cette entreprise d'un haut avenir que les Anglais, bons appréciateurs sous ce rapport, ont essayé de canaliser à leur profit. La tentative a échoué, mais ils ont encore un pied dans la place. Examinons comment ils l'ont pris, et par suite de quelle indifférence des capitaux et du gouvernement français ils ont failli devenir les arbitres de la situation.

Au printemps de 1900, la Cie impériale des Chemins de fer éthiopiens voyant ses ressources s'épuiser rapidement, s'adressa aux capitaux français afin de pouvoir continuer ses travaux. Cet appel n'ayant pas abouti, elle essaya d'une combinaison anglaise qui ne demandait qu'à être employée. En juillet 1900 elle conclut avec 3 compagnies anglaises, qui se syndiquèrent, un accord reposant sur les bases suivantes :

Le groupe prenait l'engagement de verser à la Compagnie, selon les besoins de celle-ci, des sommes d'argent en échange d'un certain nombre d'obligations n'ayant pas encore été émises. De son côté, la Compa-

Digitized by Google

gnie prenait l'engagement de transformer ces obligations en actions, de recevoir dans ses conseils d'administration 2 membres britanniques et de confier au groupe anglais la construction de la voie à partir du kilomètre 225. Si cet engagement n'était pas suivi, un dédit déterminé devait être payé au groupe britannique.

Cet accord entra dans la voie d'exécution et la Compagnie fut obligée, à diverses reprises, de faire appel aux capitaux britanniques. Ceux-ci, à l'encontre des capitaux français, se montrèrent toujours disposés à être employés, car ceux qui les versaient avaient de hautes visées sur l'entreprise elle-même dont ils se flattaient de transformer peu à peu le caractère.

Un rapport en date du 26 juin 1901, adressé par les administrateurs aux actionnaires de la *New African Company*, fait connaître d'une façon très claire quelle est la situation et la part croissante que les Anglais prennent dans l'entreprise. Les administrateurs se félicitent des résultats obtenus dans les chemins de fer d'Éthiopie par la Société, en coopération avec l'*Oceana Consolidated Company*, la *New Egyptian Company* et d'autres qui ont contribué à la continuation des travaux de la voie arrivés au kil. 170.

« On peut supposer, dit le rapport, que la construction de l'embranchement reliant la ligne principale en Abyssinie avec l'un des ports du Somaliland anglais accroîtra sensiblement le trafic, et l'on espère que, si cette combinaison est menée à bonne fin, les intérêts français et les intérêts anglais pourront se favoriser mutuellement, tant en ce qui concerne les chemins de fer éthiopiens qu'en ce qui concerne les affaires d'Abyssinie en général. »

Ainsi le but des Anglais apparaît clairement : prendre dans la Cie des chemins de fer éthiopiens une influence prépondérante et, quand cette situation sera acquise, greffer sur la ligne française un embranchement anglais vers un port britannique (c'est-à-dire Zeïla). Puis, à l'aide d'un jeu de tarifs adroitement combiné, on amènerait au port de Zeïla tout le trafic de l'Abyssinie, au grand détriment du port de Djibouti. C'est ce que le rapport appelle « favoriser mutuellement les intérêts français et anglais ». Et ce qu'il y a de plus curieux dans cette combinaison, c'est que la Cie du Chemin de fer ferait elle-même concurrence à sa propre ligne par la construction de l'embranchement de Zeïla! On n'est pas plus ingénieux.

Digitized by Google

« Dans le but, poursuit le rapport, de mener ces diverses entreprises à bien, il a été formé une société dénommée *International Ethiopian Railway Trust and Construction Company* à laquelle la New African, de même que les autres intéressées, cèdera, moyennant une équitable rémunération en actions, ses intérêts dans le chemin de fer. En outre la Cie en question aura le monopole pour la continuation de la construction du chemin de fer en Abyssinie. »

Ainsi donc, sous la forme d'apports de capitaux dans une entreprise industrielle et commerciale, le groupe anglais s'infiltre de plus en plus dans la Cie française des chemins de fer, se propose de détourner le trafic de Djibouti sur Zeïla et enfin se flatte d'entrer en possession du monopole de construction du chemin de fer en Abyssinie. La réalisation de ce programme, qui prend un caractère politique nettement accentué, est la négation de ce qui a été fait antérieurement, l'annihilation de Djibouti et la destruction complète de l'œuvre et de l'influence françaises en Abyssinie.

La divulgation de ce plan et les espérances non dissimulées du groupe britannique firent sensation dans les milieux coloniaux français. Les principaux organes de la presse commencèrent de leur côté une campagne qui eut pour résultat de réveiller quelque peu l'opinion publique, et de lui faire toucher du doigt la faute capitale que l'on allait commettre en abandonnant l'Abyssinie, c'est-à-dire le seul pays resté indépendant de l'Afrique orientale, aux convoitises et aux appétits insatiables de l'impérialisme britannique. Seul le gouvernement français, toujours sous la crainte de se créer « des affaires » et d'avoir à s'en expliquer devant les Chambres, semblait ignorer ce qui se passait au débouché de la mer Rouge et paraissait n'avoir cure, non seulement des intérêts français engagés, mais des intérêts politiques de la France elle-même.

Pendant ce temps, le groupe anglais continuait son œuvre. L'International Ethiopian Railway se constituait, et la 1e assemblée statutaire avait lieu à Londres, le 31 octobre 1901. Dans cette réunion, le président, lord Chesterfield, établissait avec satisfaction l'imperturbable progression des influences anglaises dans les chemins de fer éthiopiens. Il ajoutait : « Ce trust a été constitué principalement en vue de faire avancer la politique qui s'est naturellement développée en dehors de l'originel problème d'affaires. »

Ainsi, le groupe anglais se sentait déjà assez fort et assez puissant

Digitized by Google

pour annoncer publiquement que l'affaire, qui n'avait, au début, qu'un caractère industriel et commercial, devenait avant tout une entreprise politique.

Le *Temps* ayant relevé avec vigueur la tournure que prenaient les événements, par suite de l'ingérence de plus en plus significative de l'élément anglais, qui transformait l'entreprise en lui donnant un caractère de rivalité politique, lord Chesterfield, croyant avoir été mal compris, lui adressa la lettre suivante :

15, Upper Grosvenor street,
Londres, 17 décembre.

A monsieur le rédacteur, le Temps.

Monsieur le rédacteur,

Un article du Temps, *du 14 courant, sur la question des chemins de fer d'Éthiopie, m'attribue, dans un discours que j'ai prononcé le 31 octobre dernier, dans une assemblée générale d'actionnaires à Londres, des paroles qui sont loin de représenter notre point de vue en ce qui concerne les ports de Djibouti et de Zeïlah.*

Permettez-moi, monsieur, de vous soumettre le texte de mon discours, qui vous prouvera l'erreur, due probablement à un manque d'exactitude dans la traduction.

Vous trouverez dans ce compte rendu les sentiments dont je me suis fait l'interprète, et vous y verrez aussi que je n'ai que confirmé notre désir de réaliser un embranchement du chemin de fer avec le port de Zeïlah, relié avec la grande ligne éthiopienne, dont nous nous occupons, de la même manière que le port de Djibouti.

Notre proposition donnerait une chance égale aux intérêts commerciaux, soit français, soit anglais, et maintiendrait les bonnes relations de nos deux pays.

Veuillez agréer, monsieur le rédacteur, l'assurance de mes sentiments distingués.

CHESTERFIELD.

Bien loin d'être une rectification, cette lettre confirmait avec plus de précision encore les paroles adressées par lord Chesterfield à ses actionnaires, et établissait au grand jour le projet de relier Zeïlah au chemin de fer par un embranchement qui serait tout entier hors du territoire français. Or ce projet, nous l'avons dit, c'est la mort du port de Djibouti.

Quant à donner « une chance égale aux intérêts commerciaux, soit

Digitized by Google

français, soit anglais », c'est un leurre et une illusion de lord Chesterfield à l'adresse des intérêts français. Quand le chemin de fer aura deux têtes, il va de soi que l'une des deux l'emportera sur l'autre. Or, comme la majorité sera alors devenue anglaise dans le sein de la Compagnie, c'est sur le port anglais que sera dérivé tout le trafic de la voie. Cela est trop clair et trop dans les habitudes britanniques pour avoir besoin d'être démontré.

Lord Chesterfield ajoute que cette combinaison « maintiendrait les bonnes relations de nos deux pays. » Ici encore, lord Chesterfield se trompe prefondément, car partout où les entreprises françaises se trouvent en contact avec les entreprises anglaises, il y a rivalité, mésintelligence et conflit.

Est-il nécessaire de rappeler la question d'Égypte? Là, il y avait un *condominium* régulièrement établi et nettement déterminé. Or, l'Angleterre n'a pas cessé de saper et de miner l'influence française sur les bords du Nil, jusqu'au jour où elle a pu évincer notre pays du règlement des affaires égyptiennes. En Éthiopie, la situation serait pire encore, car il n'y a rien de partagé comme en Égypte. La Cie française a un privilège et les groupes britanniques ne cherchent qu'une chose : le lui enlever et se mettre à sa place. Seulement ils y mettent quelques formes; voilà toute la différence.

La gravité de cet état de choses n'avait pas échappé aux milieux politiques influents en France; néanmoins, le gouvernement, qui pouvait porter remède à la situation et encourager l'exode de nos capitaux en Abyssinie, semblait se désintéresser complètement d'une affaire aussi importante pour l'influence française. Il fallut six mois d'une campagne de presse, l'intervention d'hommes politiques, les démarches des groupes coloniaux, pour lui faire comprendre l'intérêt de la question, qui avait sauté aux yeux des financiers anglais doublés d'hommes politiques et de patriotes clairvoyants. Enfin pressé à la tribune de la Chambre par la parole ardente et convaincue de M. Étienne, le ministre des colonies annonça le dépôt d'un projet destiné à venir en aide à la Cie du chemin de fer. Il n'était que temps, car celle-ci était sur le point d'être submergée par les capitaux et l'influence britanniques.

Actuellement, la situation financière est la suivante, d'après les données publiées par le *Comité de l'Afrique française.*

Au début, l'émission de 28.000 actions ordinaires de 500 francs n'a

Digitized by Google

donné que 8.738.000 fr. au lieu de 14 millions qu'elle aurait dû fournir. L'émission postérieure de 51.000 obligations de 500 fr. à 3 0/0 qui aurait dû rapporter 26 millions et demi, n'a donné que 11.665.000 fr. Enfin, le groupe anglais a avancé 3 millions. L'ensemble mis à la disposition de la Compagnie a donc été de 23.403.000 francs.

Les Anglais ne sont pas seulement devenus prêteurs; ils ont encore acheté une part importante du fonds social. Ils possèdent, en effet, 11.000 actions et 9.000 obligations qui représentent un total d'acquisition d'environ 3 millions 1/2 pour les actions et 1.800.000 fr. pour les obligations. Or, posséder 11.000 actions sur 28.000, c'est bien près de la majorité dans une assemblée d'actionnaires soumise à des surprises et à des fluctuations.

En outre des sommes qui constituent l'apport anglais, il faut encore envisager un important dédit à payer. La Compagnie, en effet, a concédé au groupe anglais la construction de la ligne du kilomètre 225 jusqu'à Addis-Harrar, au prix de 107.000 fr. par kilomètre, prix excessif pour une région plane, à peine d'un dédit de 625.000 fr. en cas non-exécution. Mais les travaux sont commencés, et outre le paiement du dédit, il y aura sans doute, une question d'indemnité assez délicate à régler.

On voit par ces détails combien la situation de la Compagnie empirait progressivement et combien il était urgent de venir à son aide. Pour parer au plus pressé, il faut donc aujourd'hui rembourser les avances anglaises et payer une indemnité (environ 5 millions), poursuivre l'achèvement de la ligne jusqu'à Addis-Harrar (environ 7 millions), ce qui représente environ 12 millions au total. Et ce n'est là qu'un minimum, car il sera nécessaire de racheter aux Anglais un certain nombre d'actions pour rendre inattaquable la majorité française. Il y a, en outre, un différend pécuniaire assez important à régler avec un entrepreneur. L'intervention de l'État, qui aurait été bien moins onéreuse il y a un an et même il y a six mois, si le gouvernement avait alors su prendre une résolution, devra permettre à la Compagnie de contracter un emprunt qui lui assure la pleine disposition d'une quinzaine de millions.

Aux termes du projet de loi déposé par le ministre des colonies à la Chambre, le 7 février 1902 et de la convention conclue le 6 entre M. Bonhoure, gouverneur de la Côte française des Somalis, et M. Chefneux, président du conseil d'administration de la Cie des Chemins de fer éthio-

Digitized by Google

piens, la colonie accorde à cette dernière une subvention annuelle de 500.000 fr. pendant 50 ans, à dater du 1er juillet 1902. Cette subvention sera exclusivement affectée à garantir les emprunts à contracter pour la construction, l'entretien et, en partie, l'exploitation de la voie, et pour les remboursements qui seront autorisés, sous l'autorisation du ministre des colonies et l'avis du ministre des finances. Grâce à cette garantie de l'État, la Compagnie va pouvoir emprunter les sommes qui lui sont nécesssires pour faire face à ses besoins les plus urgents et se débarrasser du contrôle et de l'assistance des actionnaires anglais.

En outre, en vue de prévenir un retour offensif de ceux-ci, le gouvernement a inséré dans la convention du 6 février une série de clauses qui mettent la Compagnie, pour les questions de direction générale, sous la dépendance absolue de l'État et la lient vis-à-vis de ce dernier. C'est ainsi que l'art. 6 dit textuellement : « Aucune modification ne pourra être apportée au tracé et aux dispositions techniques actuellement adoptées pour le chemin de fer entre Djibouti et Addis-Harrar, qu'après autorisation préalable du ministre des colonies et dans le cas seulement où un motif d'ordre technique nécessiterait cette modification. » Et il ajoute : « La Société concessionnaire ne pourra, sous la réserve stipulée à l'art. 18 ci-après (entente entre les gouvernements français et éthiopien), décider et autoriser la construction d'aucun embranchement venant se souder sur les lignes entre Djibouti et le cours de l'Aouache qu'avec l'autorisation des ministres des colonies et des affaires étrangères. »

On peut donc dire aujourd'hui que l'entreprise française du chemin de fer d'Éthiopie est assurée de conserver son caractère fondamental; et la satisfaction est d'autant plus grande que le péril a été plus profond. Ce qu'il y a de plus surprenant dans cette question, ce n'est pas de voir l'habileté avec laquelle ont su manœuvrer les représentants d'une race, que la possession de la moitié du globe n'a pu encore assouvir dans ses appétits, c'est de voir la timidité, l'indifférence et l'absence de clairvoyance des capitaux français. Il a fallu, pour sortir de cette passe dangereuse, un réveil énergique de l'opinion publique et une intervention officielle, qui pour être tardive, arrivera encore assez à temps pour être efficace. C'est une leçon que l'on fera bien de méditer pour l'avenir.

Georges Demanche.

Digitized by Google

TURKESTAN RUSSE

TYPES ET COSTUMES

JEUNE OUZBEG D'ANDIJAN (1)

Dans son bel ouvrage sur le Turkestan russe, M. H. Krafft ne s'est pas contenté de décrire le pays et de reproduire par la gravure tout ce que celui-ci renferme de curieux au point de vue des monuments, des sites et des habitants. Il s'est livré notamment à une étude très approfondie de l'ethnographie de cette région de l'Asie Centrale qui est encore, comme on le sait, la zone d'habitat des Turks primitifs, et qui fut un des foyers d'où partirent les grandes invasions de ce peuple. Aussi croyons-nous d'un vif intérêt de reproduire la partie ethnographique de ce beau travail.

Les champs et les cimetières du Turkestan contiennent tant de débris humains, épars ou superposés, que l'on pourrait sans doute y trouver des restes de la plupart des peuples si distincts qui se sont succédé dans ce pays, — de tous les pays du monde celui qui a vu le plus de migrations et d'invasions.

Iraniens de diverses origines, Tatars Yué-Tchi, Huns blancs ou Ephthalites, Arabes, Mongols et Turks de différentes provenances reposent, depuis des siècles, dans les profondeurs secrètes d'un sol imprégné du sang que firent couler de perpétuelles batailles et d'innombrables massacres.

Les pacifiques habitants du Turkestan actuel sont donc le résidu plus ou moins mélangé des deux grandes races opposées qui se sont rencontrées et perpétuées au cœur de l'Asie Centrale, et ils représentent, en résumé, ce qui subsiste des vieilles populations iraniennes autochtones,

(1) Ces gravures, qui nous ont été obligeamment communiquées par l'auteur, étant reproduites par d'autres procédés que celles du livre ne peuvent qu'*imparfaitement* représenter ces dernières.

Digitized by Google

ainsi que des populations turkes, immigrées de plusieurs points du continent asiatique.

Celles-ci ont commencé à s'implanter au VIe siècle, lors de leur première invasion.

Les populations iraniennes, au contraire, étaient déjà établies ici depuis les temps préhistoriques, entièrement obscurs pour nous, et elles ont présidé aussi aux civilisations qui se sont suivies jusqu'à l'arrivée des conquérants arabes. Car après les expéditions d'Alexandre de Macédoine, pendant la durée de l'empire gréco-bactrien, comme sous la domination des Yué-Tchi et des Ephthalites, ce sont les Iraniens qui ont continué à représenter en majorité la grande famille aryenne dans ces contrées de Bactriane et de Sogdiane.

De toutes les invasions qui, avant et après notre ère chrétienne, ont bouleversé l'Asie Centrale, celle des Arabes fut la plus significative, par rapport à l'état social du pays. Elle eut lieu au milieu du VIIe siècle, presque au lendemain des premières victoires des successeurs du Prophète, et elle eut pour résultat l'installation définitive de l'Islam en Asie Centrale.

La religion de Mahomet, en supprimant de suite le culte de Zoroastre (et plus tard aussi le Christianisme, répandu ici par les Nestoriens) devint dès lors et resta jusqu'à nos jours, c'est-à-dire jusqu'à l'ouverture toute récente de la contrée aux influences occidentales, la base de la civilisation locale.

Cette base fut si solide que, malgré les autres invasions turkes, successives et recrudescentes, non seulement la doctrine de Mahomet, et la civilisation créée par elle, ne disparurent point, mais que les envahisseurs nouveaux les adoptèrent eux-mêmes au lieu de les détruire.

C'est ainsi que les Turks, en prenant possession de ces riches contrées cultivées depuis de longs siècles par les Iraniens, devinrent en partie — de nomades aventureux qu'ils étaient, — des agriculteurs sédentaires et même des citadins. De même aussi les Turks-Ouzbeg subirent, comme tous les envahisseurs précédents, l'influence morale de la vieille race autochtone, — ou du moins de ce qui en restait au XVIe siècle, lorsqu'ils conquirent le pays à leur tour.

A l'heure présente, en effet, les Turks forment la grande masse de la population du Turkestan. Ils se divisent en quatre groupes principaux : les Kirghiz, les Turkomans, les Kiptchak et les Ouzbeg.

Digitized by Google

Les Kirghiz, extrêmement nombreux, se subdivisent eux-mêmes en Kaïsak ou Kirghiz des steppes, et en Kara-Kirghiz ou Kirghiz des montagnes. Nomades et pasteurs, ils occupent le nord-ouest de la Transcaspie, les provinces du Syr-Daria et de la Sémiretchié, ainsi que les régions montagneuses du Ferghana.

Les Turkomans (ou Turkmènes), qui dominent dans la Transcaspie,

BOUKHARA : MARCHAND DE FRUITS

ne font guère que de l'élevage de bestiaux et de chevaux, comme les Kirghiz.

Les Kiptchak habitent une partie de Ferghana, de même que les Ouzbeg. Ceux-ci, de plus, occupent en majorité la province de Samarkand et une partie de celle du Syr-Daria. Les Ouzbeg sont presque tous sédentaires.

Il est à remarquer que, par suite des invasions des Turks-Ouzbeg, au

Digitized by Google

cours desquelles le gouvernement de l'Asie Centrale passa aux mains de leurs chefs, les Khans dépossédés par les Russes étaient des Ouzbeg. La famille régnante actuelle du Khanat de Boukhara est de la même origine.

Quant à la fraction de population qui perpétue encore d'une manière relativement pure l'élément iranien, elle est représentée par les Tadjik. Ceux-ci résident surtout dans la province de Samarkand et peuplent une grande partie de la Boukharie. Les Galtcha, autre ramification iranienne, sont fixés aux Pamirs.

En outre de ces éléments principaux, il faut citer plusieurs peuplades, telles que les Tarantchi qui cultivent les oasis de la Sémirétchié; les Doungan, Musulmans chinois qui se sont établis récemment dans la même province; les Kara-Kalpak que l'on trouve au Ferghana et sur les rives de l'Amou-Daria; et quelques descendants des premiers conquérants arabes, disséminés de divers côtés.

Enfin, répandus parmi les habitants des grandes villes, il y a des Juifs, des Arméniens, des Persans, des Hindous, des Afghans, des Tsiganes, et surtout des Tatars, venus de la région de Kazan.

Au courant des lois russes ainsi que des préceptes du Coran, les Tatars sont Sounnites comme tous les Musulmans d'Asie Centrale; très actifs et entreprenants, ils savent se rendre utiles de manières multiples et arrivent rapidement à des situations lucratives. Ils sont souvent traducteurs et interprètes officiels des autorités russes.

Ce chapitre visant directement les habitants sédentaires des villes et des campagnes, il y sera surtout question des Tadjik et des Ouzbeg ou, pour mieux dire, des indigènes qui, sous le nom de Sartes, représentent les éléments domiciliés de la population du Turkestan.

Certains auteurs disent que les Sartes sont un peuple spécial et homogène, résultant d'une fusion intime entre éléments iraniens et turks.

Il est cependant fort difficile de vérifier à quelle époque exacte ce terme de Sarte a pris naissance et il faut, sans doute, le considérer comme une simple « appellation » puisque, de nos jours encore, tel citadin ou tel campagnard du Turkestan qui s'intitule Sarte se réclame tantôt de sa descendance Tadjik, tantôt de sa descendance Ouzbeg.

Il semble donc bien que le mot Sarte ne puisse désigner une race à part, et qu'il s'applique à tous ceux des habitants du Turkestan qui,

Digitized by Google

d'origine iranienne, c'est-à-dire Tadjik, ou d'origine turke, c'est-à-dire Ouzbeg, ou qui encore, — produits de croisements turko-iraniens, — ont d'une manière générale, « des domiciles fixes et des occupations sédentaires ».

Parmi eux, les Tadjik sont plus spécialement citadins, tandis que les Ouzbeg forment en majorité les populations rurales des campagnes. Les Tarantchi sont aussi considérés comme Sartes.

En ce qui touche l'état social des populations du Turkestan, il est intéressant de noter que (sauf chez les Kirghiz qui ont une sorte de noblesse patriarcale), il n'existe pas d'aristocratie dans le sens propre du mot. Même les propriétés ou les domaines, que possèdent les plus riches d'entre les Sartes, ne confèrent aucun titre ni aucune hiérarchie nobiliaires.

Les seuls titres en cours sont imaginaires et ne rapportent, à ceux qui en jouissent, que des privilèges moraux, à commencer par la vénération générale de leurs coreligionnaires. Tels les *Hadji*, pèlerins retour de la Mecque, les *Khodja*, lettrés supérieurs, les *Ichan*, conseillers religieux ou « révérends », etc.

La religion musulmane étant la base de la vie publique comme de la vie privée, c'est le *Chariat*, ou « commentaire du Coran » qui fait office de loi civile. Il est souvent difficile de le faire accorder avec les exigences des lois russes, auxquelles obéissent tous les immigrés : Juifs, Tatars, Arméniens, Persans, etc., déjà cités.

La question des langues, en usage chez les indigènes sédentaires, se divise comme celle des races en deux fractions principales : le *farsi*, qui est un dialecte persan, parlé par les Tadjik ; le *turk-djaghataï* ou *tourki*, parlé par les Ouzbeg. La langue turque des Ottomans modernes dérive du vieux tourki.

Là où les Tadjik et les Ouzbeg restent encore cantonnés par groupes distincts, ils ne parlent sans doute que leurs dialectes respectifs ; mais dans les endroits où ils vivent mélangés, comme dans les villes, Tadjik et Ouzbeg manient indifféremment les deux langues, car ils les savent dès leur enfance. Cependant l'idiome élégant est toujours le persan et ce serait une offense que de s'adresser en tourki à un lettré quelconque.

Quant aux caractères, dont les Sartes se servent pour écrire et pour imprimer les rares livres qu'ils lisent, ce sont les caractères arabes.

Au point de vue du type, les Sartes présentent un mélange assez dif-

Digitized by Google

ficile à définir, surtout si l'on s'attache à l'observation spéciale des éléments qui sont sédentaires depuis des siècles, et chez lesquels les croisements de races ont dû être particulièrement fréquents, par suite de la polygamie en usage. Il est donc sage de s'en rapporter aux renseignements qu'ils donnent eux-mêmes sur leur origine, et de les accepter comme exacts.

D'une façon générale, le Tadjik a la finesse et la régularité caractéristiques du type iranien. L'Ouzbeg est, par contre, de type turk pur ou de type turk mélangé de sang mongol. Il accuse, dans ce dernier cas, les traits principaux de la race jaune : yeux légèrement bridés, pommettes saillantes, barbe peu fournie, etc.

Il est certainement bien plus difficile d'établir des spécifications dans les grands centres où tant de mélanges ont eu lieu, qu'en Boukharie et dans la partie orientale du Turkestan, voisine du Turkestan chinois, où les deux éléments opposés se distinguent de façon plus nette et plus précise.

Les Tadjik, qui sont les habitants autochtones du pays, amollis et corrompus par une civilisation très ancienne, asservis aux caprices de tous leurs envahisseurs, ont certainement le caractère moins impulsif et moins franc que les Ouzbeg. Ceux-ci, rejetons d'une race active et remuante, Musulmans d'occasion et peu fanatiques, ont des allures plus spontanées, plus aimables et plus gaies, tout en possédant comme les Tadjik, la gravité habituelle du Mahométan.

En tous cas, qu'ils s'intitulent Tadjik ou Ouzbeg, les Sartes sont intelligents ; ils aiment la nature, les enfants, les fleurs et les animaux ; ils adorent les longues causeries et la vie contemplative. Tolérants d'apparence, ils sont, en principe, plus accueillants que la plupart des Musulmans d'autres contrées.

Ceux qui les connaissent de près assurent que les Tadjik, en particulier, sont très intéressés, très calculateurs, et que le sens du commerce et du gain est extrêmement développé en eux. On le leur reproche au point de prétendre que l'argent a sur leur âme une puissance si irrésistible, que son attrait pourrait les décider aux actions les moins délicates.

Mais les Sartes dépensent cet argent aussi facilement qu'ils le gagnent, et ils sont non seulement très hospitaliers, mais surtout très portés au plaisir. La moindre occasion, à plus forte raison une occasion impor-

Digitized by Google

tante, devient pour eux prétexte à *tamacha* (divertissement quelconque) et à folles prodigalités.

Quoi qu'il en soit de leurs défauts ou de leurs qualités, les Sartes sont

SAMARKAND : PORTIQUE DE LA MOSQUÉE DU CHAH-ZINDÉ

de rapports agréables, à ne voir que leurs manières si polies et si déférentes, manières auxquelles ils attachent entre eux la plus grande valeur.

Digitized by Google

Dès le bas âge, elles sont enseignées aux enfants et font partie d'un véritable cours d'éducation qui leur est donné par leurs parents, et par les maîtres des *maktab*, ou écoles élémentaires indigènes. Elles ont presque plus d'importance que leur instruction proprement dite, qui se résume à peu de chose, et qui n'est nullement obligatoire. A leur sortie des maktab, les jeunes gens, après avoir répété pendant des années des formules inutiles, savent à peine lire et écrire.

Ceux d'entre eux, auxquels les parents désirent donner un supplément d'instruction, fréquentent alors un médressé ; et dans cette école supérieure, où enseignent les *moudariss*, ils peuvent suivre des cours, qui sont réglés par les statuts des fondateurs de l'établissement. L'élève *(chaghird)* et l'étudiant *(moullah-batcha)* y apprennent la grammaire arabe, les règles de l'arithmétique, la rhétorique, la logique, la métaphysique, la théologie et la législation, suivant qu'ils se préparent au grade de moullah ou qu'ils ambitionnent des fonctions de *moufti* (juge suppléant), de *kazi* (juge), etc. Encore ces grades et ces fonctions ne s'obtiennent-ils qu'après avoir suivi l'enseignement des médressés de Boukhara.

L'étudiant, qui sort d'un médressé, a droit au titre de *mirza*, ce qui signifie simplement « lettré ». C'est le premier échelon aux autres titres mentionnés.

Quelques indigènes commencent à rechercher pour leurs enfants l'instruction plus substantielle des nouvelles écoles russo-indigènes ou même des écoles russes. Mais ils sont peu nombreux encore, et la plupart des jeunes Sartes s'en tiennent, avant tout, aux règles de la politesse usuelle.

Il faut dire que, dans aucun pays musulman ni dans aucun autre pays du monde, ces règles et leurs formules, voire même les simples salutations, ne sont plus compliquées ni plus souriantes qu'au Turkestan. Quand deux personnages se rencontrent, ils engagent entre eux, la main droite posée sur le cœur, un long dialogue fleuri, auquel ils se croiraient déshonorés de ne pas se livrer.

Les phrases les plus usuelles se composent du salut et du bonjour, du : « Paix soit avec vous », — Comment est votre santé? » — « Votre santé est-elle bonne? » — « Comment est votre gaîté? » — « Que Dieu soit loué », etc., etc., autant de questions et de souhaits qu'ils s'adressent en même temps de part et d'autre.

Digitized by Google

Même en route, quand ils se croisent à pied ou à cheval, les Sartes n'ont garde de déroger à ces habitudes consacrées. Aussi me suis-je souvent amusé de la componction et de la faconde avec laquelle mes interprètes musulmans s'acquittaient régulièrement des salutations d'usage, vis-à-vis des nombreuses connaissances qu'ils apercevaient au cours de nos pérégrinations.

Respectueux des belles manières, quelle opinion les Sartes peuvent-ils bien avoir à l'égard des nôtres, si brèves et si sèches en comparaison des leurs ?...

Ce peuple plaît encore par l'aspect décoratif de ses costumes, les plus bigarrés et les plus fastueux qui existent.

De tout temps, les Sartes ont aimé les couleurs brillantes, et ils ont créé, pour le tissage de leurs soies et de leurs velours, des dessins d'un art très spécial. Il serait difficile de décrire la somptuositité du coloris et des ramages de ces étoffes où le jaune, le carmin et le bleu violet dominent et se fondent en dégradations chinées et flambées, dont la vue seule peut donner une idée exacte. Dans la principauté de Boukhara, surtout, ces couleurs vives sont de mode, et les gens, même de condition modeste, portent des robes d'aspect très riche, quoique bon marché, étant tissées en mélange de soie et de coton. Les *khalat* de ce genre coûtent en moyenne une douzaine de francs.

Dans le Ferghana, à Tachkent et à Samarkand, les Sartes s'habillent de manière un peu moins voyante ou mettent, avec une robe brillante, un khalat soit à raies de deux tons, soit même d'une seule couleur. Les hivers froids de cette région motivent, d'ailleurs, l'emploi d'étoffes plus chaudes et de vêtements de drap, qui sont toujours d'une teinte unie.

Pour le linge de corps, les hommes se servent de cotonnade ou de toile à rayures rouges, tandis que les femmes portent des chemises de soie glacée ou de foulard de soie, d'un tissu aussi coloré que celui des vêtements supérieurs.

Suivant les saisons, les Sartes endossent deux ou plusieurs khalat superposés, par-dessus un pantalon et un petit gilet.

Le khalat est généralement assez large pour pouvoir être croisé, mais on peut aussi le nouer au moyen de petits rubans fixés à la hauteur de la poitrine. Sa doublure est faite d'étoffe assez ordinaire, en contraste avec la richesse du tissu du vêtement. Cependant une bande de belle soie court le long de l'ourlet de la bordure intérieure.

Digitized by Google

Pour l'hiver les Sartes mettent des khalat chaudement ouatés, ou doublés et bordés de fourrure. Les manches sont toujours extraordinairement longues et dépassent de beaucoup les mains qu'elles servent ainsi à cacher, comme le veut la politesse asiatique. Aussi ces manches descendent-elles presque jusqu'aux genoux, quand un Sarte a les mains pendantes.

Loin de faire valoir les formes physiques de celui qui le porte, le khalat ressemble plutôt à une vaste houppelande qui irait à toutes les tailles.

Autour des reins, le Sarte noue une pièce d'étoffe *(bilbak)* pliée en triangle. Chez les gens du peuple elle est en cotonnade ordinaire à dessins de toutes sortes; chez les gens plus aisés, en cotonnade brodée ou en soie. Elle sert tantôt d'essuie-main, tantôt de petit tapis étalé à terre pour la prière.

Avec cette ceinture, ceux qui en ont le moyen portent le *kamarband*, large ruban de velours ou de soie, ornementé de plaques d'argent ouvragé, et fermé par une riche agrafe. Les plus modestes de ces ceintures valent au moins 50 roubles, mais il y en a de bien plus coûteuses.

Il est fort difficile de s'en procurer, car elles n'existent pas à titre d'objets vendus dans les bazars, et les Sartes ne les céderaient qu'à toute extrémité. Ils y tiennent comme à des fétiches, qui représentent en quelque sorte leur petite fortune portative.

A Kokan, les orfèvres font pour ces ceintures de très jolis ornements en mosaïque de turquoises.

Comme tout Musulman, le Sarte donne beaucoup de soins à sa coiffure, mais il laisse à sa barbe une forme naturelle et la fait simplement rafraîchir, sans la tailler aussi court que le font généralement ses coreligionnaires.

Le crâne, toujours régulièrement rasé, est recouvert par une petite calotte ronde appelée *topi*. Il y en a de toutes les couleurs et de tous les dessins: unies, brodées ou même tissées d'or. Sur cette calotte s'enroule le turban *(salla)*, dont la longue étoffe a cinq ou six mètres de développement. Ces turbans sont : ou roses à dessins rouges, ou blancs à dessins bleus, ou bien entièrement blancs et très légers, ce qui est d'une très grande élégance. L'extrémité de l'étoffe est rentrée dans les plis du turban, ou pend sur l'épaule gauche. Quand elle pend à droite, c'est d'après la mode afghane.

Digitized by Google

Lorsqu'un Sarte circule, il est généralement coiffé de son turban, mais lorsqu'il rentre chez lui et qu'il veut se mettre à l'aise, il déroule la grande pièce d'étoffe, simplement nouée sur sa tête, et ne garde que son topi.

Dès le printemps et tant que durent les floraisons, les Sartes, — de même que la plupart des Musulmans, — piquent volontiers une fleur odorante dans les plis de leurs turbans ou au-dessus de l'oreille, ce qui leur donne un air de fête.

TADJIK DES ENVIRONS DE BOUKKARA

Les chaussures sont des bottes courtes en cuir souple, à semelles très minces, sur lesquelles se porte une deuxième chaussure en forme de galoche et qu'on laisse toujours au seuil des appartements. Certains Sartes aiment se parer de bottes énormes à talons très aigus et qui se terminent presque en pointe. Comme elles rendent la marche fort difficile, elles servent surtout pour aller à cheval.

Le cheval constitue d'ailleurs le moyen de locomotion favori au Turkestan, et il faut qu'un indigène se trouve dans des conditions particu-

Digitized by Google

lièrement modestes pour ne pouvoir subvenir à l'entretien d'une monture, fût-elle seulement un âne.

Les selles en usage sont en bois ornementé d'incrustations et de peintures brillantes. Mais cette décoration disparaît sur le dos du cheval, cachée sous un enroulement d'étoffes quelconques, destinées à rendre le siège moins dur. Le seul luxe visible du harnachement ordinaire consiste donc en tapis brodés et ornés de franges, que l'on fixe sous la selle elle-même.

Il est assez facile de faire des photographies parmi la population masculine du Turkestan. Les Sartes des provinces russes n'ont pas tous à cet égard les préjugés de ceux de Boukhara et réclament même assez souvent à titre de curiosité un exemplaire de leur image.

Par contre, il serait impossible de réunir une collection de types féminins, si l'on n'avait pas la ressource de s'adresser aux courtisanes, seules femmes que l'on puisse approcher et dont il soit permis d'examiner les traits.

A Boukhara (capitale religieuse de l'Asie Centrale, où toutes les anciennes prescriptions sont encore en vigueur), l'élément courtisane fait absolument défaut, ou du moins n'existe qu'à titre secret. Mais il y a dans les autres grandes villes du Turkestan des quartiers qui correspondent aux *yoshiwara* du Japon, et dont les maisons forment une succession de *tchaï-khané* (débits de thé) spéciaux, massés sur un même point.

C'est en visitant des maisons de ce genre, et grâce à des permissions spéciales, que j'ai été à même de faire une série intéressante de portraits féminins, et d'étudier de près l'accoutrement des femmes sartes.

Beaucoup moins caractéristique que celui des hommes, le type des femmes est encore plus mitigé, et d'autant plus difficile à classer que le lieu d'origine des courtisanes (vu l'existence nomade que les circonstances leur imposent) ne correspond pas toujours à la ville qu'elles habitent.

Leur costume est très varié. En dehors des dessous luxueux déjà mentionnés, il se compose de vestes, de tuniques et de robes amples dont la forme ressemble aux khalat des hommes. Tous ces vêtements sont en très belle soie et en velours, unis ou à dessins.

Leur chevelure noire, partagée par une raie centrale, est nattée en

Digitized by Google

longues tresses très minces tombant sur le dos, et terminées chacune par un gland de soie noire, décoré d'ornements d'argent.

Tant qu'une femme est jeune, elle natte ses cheveux en un très grand nombre de tresses, généralement de nombre impair ; mais plus elle avance en âge, plus la quantité de ses tresses diminue, d'abord parce que l'usage le veut ainsi, et surtout parce que les cheveux se font naturellement plus rares. Pour l'âge mûr, le nombre des nattes est réduit à deux.

On m'a assuré que les femmes mariées portent moins de nattes que les courtisanes, certains maris interdisant cette coquetterie.

Sur leur chevelure les femmes sartes posent des topi semblables à ceux des hommes ; par-dessus elles nouent un fichu de soie de couleurs vives dont les bouts pendent sur la nuque. Elles fixent au front un diadème en argent travaillé et de forme variable, mais qui est généralement orné de turquoises, de pendeloques, de chaînettes et de petites plumes arrangées en couronne sur le sommet.

Quant aux bijoux, elles les adorent et en mettent autant qu'elles en possèdent. Ce sont des boucles d'oreilles et des colliers, faits d'argent ouvragé ou de grappes et de rangs serrés de corail ; ce sont, attachés à des ganses qui font le tour des épaules, des pendants garnis d'une multitude de minuscules instruments de toilette ; ce sont encore des étuis cylindriques ou de petites boîtes d'argent contenant des talismans ou des parfums, et qui se fixent par des chaînettes et des agrafes sur la poitrine.

Aux doigts elles ont de nombreuses bagues, généralement ornées de turquoises ou d'éclats de rubis cabochons ordinaires, montés en largeur, et sur des griffes d'or ou d'argent.

Ces diadèmes et ces bijoux se voient aussi sur les enfants et les petites filles, lorsqu'on les a parés avec soin pour les jours de grande fête. Alors les fillettes sont même quelquefois fardées et portent des anneaux dans les narines.

Les touffes de plumes en bouquet, dont les courtisanes piquent leur coiffure, se mettent également aux petits enfants dans les solennités festives et ornent leurs topi, leurs épaules ou le dos de leurs robes.

Chez les femmes juives l'amour de la parure est encore plus développé que chez les femmes sartes, mais il se manifeste avec moins de goût. Les étoffes de leurs khalat, couverts de ramages, de fleurs et

Digitized by Google

d'arabesques, enchevêtrés en tons trop vifs, les fleurs artificielles plantées dans les cheveux sur des foulards de nuances trop éclatantes, font un effet théâtral, trop cru et trop voyant. Les bijoux qu'elles possèdent sont cependant d'une réelle beauté, en particulier leurs diadèmes, ornés de pendeloques de perles, de rubis et d'émeraudes en cabochons.

Je m'en suis rendu compte en faisant les portraits de plusieurs femmes juives, les seules femmes mariées dont j'ai pu, avec l'autorisation de leurs époux, de riches marchands de Samarkand, apercevoir le visage. Encore étais-je le seul à jouir de ce privilège, puisque les Musulmans de ma suite n'eurent pas la permission de pénétrer avec moi dans la maison. Je dus même promettre aux maris israélites de leur remettre directement, et sans les faire passer par les mains d'un porteur indiscret, les épreuves photographiques qu'ils désiraient recevoir.

Si les Sartes professent au sujet de leurs femmes une jalousie légendaire, les Juifs sont tout aussi farouches à cet égard, du moins vis à-vis des Sartes.

L'animosité latente, qui existe entre les Musulmans et les Israélites, est d'ailleurs plus vive sans doute en Asie Centrale qu'ailleurs, parce que les Sartes, par leur âpreté naturelle au gain, peuvent rivaliser d'ingéniosité commerciale avec leurs concurrents Juifs.

La situation de ceux-ci s'est, en tout cas, considérablement améliorée sous la domination russe, et les nombreux Israélites de Tachkent et de Samarkand ont peu à envier sous ce rapport aux Sémites de nos pays. Ils semblent même plus favorisés que leurs frères de la Russie, et ils sont moralement acquis à tous les progrès modernes.

A Boukhara, les Juifs ont toujours été très opprimés; ils s'y trouvent actuellement encore dans la situation des Israélites d'Europe au Moyen Age. Déjà leur costume les distingue du reste de la population, puisqu'ils n'ont pas le droit de se coiffer du turban et qu'ils sont obligés de porter, autour des reins et en guise de ceinture, une vulgaire corde; symbole, m'a t-on dit, de celle qui leur servirait le jour où on aurait envie de les pendre. On leur défend aussi de circuler à cheval.

Au point de vue du type, les Israélites que l'on voit au Turkestan offrent un assez grand mélange, car l'immigration de Juifs slaves, venant de Pologne, augmente de plus en plus, et non sans porter préjudice au commerce des Juifs indigènes.

Digitized by Google

Ceux-ci sont des Djougout, originaires de Perse et parlant le dialècte persan des Tadjik. Ils ont en général des traits assez agréables et sont même souvent beaux. Les jolis enfants juifs abondent. On les reconnaît facilement aux deux mèches de cheveux qui pendent au-dessus de leurs oreilles, alors que le crâne est toujours rasé.

PETIT ENFANT SARTE PORTÉ PAR UNE JEUNE SERVANTE

Pour sortir de leurs maisons, toutes les femmes, indistinctement, se voilent d'une façon hermétique. Femmes sartes mariées, jeunes filles ou courtisanes, même les Juives se dérobent aux regards au moyen d'un voile en tamis de crin noir *(tchachband)* rigide et très épais, qu'elles placent sur le front et qui descend jusqu'à la ceinture. Ce voile est

Digitized by Google

maintenu par l'encadrement d'un vaste manteau *(faranghi)*, posé sur la tête. Richement orné d'applications en passementeries noires, le faranghi est de soie grise, bleue ou autre, et enveloppe entièrement la personne qu'il recouvre. Les manches flottent sur le dos, réunies à leurs extrémités.

Ainsi dissimulées, les femmes peuvent très bien voir ce qui se passe autour d'elles; mais il est impossible à qui que ce soit de deviner même le contour de leur visage.

Bien qu'empaquetées de façon aussi mystérieuse, les femmes ne circulent guère dans les bazars et il faut qu'elles appartiennent à la classe la plus basse et la plus pauvre pour s'y montrer. Ce sont les maris et les serviteurs qui font les emplettes, y compris celles des étoffes. que les femmes convertissent à domicile en vêtements. Fort habiles ouvrières, d'ailleurs, elles savent orner toutes sortes d'objets de très jolies broderies.

Quand des femmes traversent le centre animé de la ville, elles sont presque toujours ou à califourchon sur un âne, ou assises dans un arba et accompagnées de personnes de leur famille.

Mais dans les ruelles calmes des quartiers suburbains, on en rencontre souvent à pied et on peut même, quelquefois, apercevoir de loin un coin de leur figure car, — filles d'Ève comme les femmes d'Europe, — elles sont curieuses et, si elles ne se croient pas observées, se retournent volontiers pour écarter ce vilain tamis noir et regarder l'étranger qui passe.

Les femmes sartes mènent une existence semblable à celle de toutes les Musulmanes, sinon peut-être plus sévère encore, et on les plaindrait certainement, si on ne se disait qu'elles sont habituées au rôle exclusif de servantes qu'elles jouent auprès de leur mari.

Ceux-ci sont volontiers polygames, puisque la vie n'est pas chère au Turkestan. Un Sarte qui dispose d'un budget annuel de mille à douze cents francs, peut facilement nourrir deux femmes, sa mère, une petite servante, deux ou trois domestiques et avoir encore un cheval de selle, qu'il soigne avec autant de sollicitude que les membres de sa famille.

Un Sarte plus riche entretient jusqu'à trois et quatre femmes.

En résumé, il n'y a aucun moyen de se rendre compte du type féminin d'une façon exacte ou complète. Parmi les courtisanes les véritables beautés sont rares, et il faut souhaiter pour les Sartes que leurs femmes légitimes aient plus d'attraits que celles-ci.

Il doit même en être ainsi, à en juger par les fillettes de dix ou onze

Digitized by Google

ans, qui circulent encore non voilées et qui sont souvent fort jolies. A l'âge de douze ans, on leur impose le masque de crin et on les marie bientôt après. Que sont-elles à 20 ou 30 ans, lorsqu'elles ont donné naissance à plusieurs enfants? Voilà un mystère impossible à éclaircir...

Jeunes ou vieux, les indigènes des deux sexes sont fréquemment défigurés par des marques qui résultent d'une maladie assez commune, appelée maladie des Sartes *(kokanka)*. C'est une ulcération qui se produit chez les enfants comme chez les adultes et qui dure exactement un an. Elle se guérit pour ainsi dire toute seule, mais laisse toujours, comme traces indélébiles, des cicatrices creuses qui se voient le plus souvent au milieu des joues, quelquefois aussi aux bras et aux jambes.

L'indigène est également sujet à une autre maladie, celle du ver sous-cutané, le *richta* (filaria medinensis), qui se développe surtout à Boukhara, par suite de la mauvaise qualité des eaux croupissantes de cette ville.

Au Ferghana, dans le district de Kokan, le goître est une infirmité très fréquente. Elle semble due à l'atmosphère marécageuse et malsaine de la région.

Sans insister autrement sur les risques auxquels les indigènes sont exposés vis-à-vis d'insectes dangereux tels que les scorpions, les araignées venimeuses appelées *palank* ou les *kara-kourt*, — petites araignées noires dont la piqûre est presque toujours mortelle, et qui existent en particulier dans la région de Djizak, — il faut mentionner les fièvres et la malaria, qui n'épargnent personne.

Les Sartes en sont même atteints presque autant que les Européens établis en Asie Centrale. Comme eux ils pâtissent des inconvénients qui proviennent des vastes réseaux d'irrigation, grâce auxquels le pays est fertilisé; et, de plus, ils subissent l'insalubrité inhérente à des habitations défectueuses, dont les murs de terre les protègent mal contre le froid et l'humidité.

A voir leur aspect généralement robuste et vigoureux, on ne se douterait pas que la fièvre ait tant de prise sur eux. En tout cas elle doit leur sembler la plupart du temps une quantité négligeable, car elle ne les empêche pas de se livrer aux distractions dont ils sont si grands amateurs, et que leur procurent, en particulier, les réjouissances populaires, complément habituel de leurs nombreuses fêtes religieuses.

Hugues Krafft.

Digitized by Google

L'ALLIANCE ANGLO-JAPONAISE

Rompant avec toutes ses traditions, l'Angleterre vient de sortir du « splendide isolement » dont elle se glorifiait naguère au jubilé de la reine Victoria et de contracter une alliance. Avec qui ? Avec une puissance qu'elle a été chercher dans l'Extrême-Orient, le Japon, afin de pouvoir faire meilleure face dans les mers de Chine.

Cette alliance est un véritable événement, car depuis plus de trois quarts de siècle, l'Angleterre avait fait bande à part dans le groupement des nations européennes, si l'on excepte toutefois la période de la guerre de Crimée. Mais depuis que le vent de l'impérialisme s'est mis à souffler à pleines voiles, l'orientation de la politique extérieure britannique a dû subir de sérieures modifications. Les préférences de l'Angleterre, en vue d'une action politique commune, se sont toujours portées vers les États-Unis. Le peuple américain du nord avec ses 80 millions d'habitants, son industrieuse activité, sa richesse, sa nouvelle politique d'extension est devenu un facteur redoutable dans l'évolution des peuples. Aussi était-il l'objet d'avances flatteuses de la part de l'Angleterre, qui, si elle est méprisante et impitoyable envers les faibles, se montre toujours pleine d'égards et de prévenances envers les forts. Mais les Américains ne goûtèrent point ces avances et les Anglais en furent pour leurs frais.

Du côté de l'Allemagne, l'Angleterre a cherché aussi à se faire une alliée. L'accord secret des deux puissances concernant la politique sud-africaine, la convention du Yang Tsé concernant les affaires de Chine, semblaient indiquer un rapprochement étroit, sinon entre les peuples, du moins entre les gouvernements. Mais la façon dont le chancelier allemand a déclaré que la Mandchourie n'était pas comprise dans la convention, a enlevé à celle-ci, aux yeux de l'Angleterre, la plus grande partie de l'importance qu'elle pouvait avoir. En outre, l'animosité du peuple allemand contre les Anglais sur la question boer ne permettait pas d'espérer une action commune efficace.

La Russie étant l'ennemie la plus redoutable, la bête noire en quelque sorte de l'Angleterre en Asie, cette dernière puissance a employé toutes les ressources de sa diplomatie à lui trouver un adversaire disposé à se mettre en travers de ses progrès et à s'opposer au partage de la Chine. Quel pays était plus propre que le Japon à se rencontrer avec

Digitized by Google

elle sur ce terrain ? N'avait-il pas été évincé d'une partie des résultats acquis par le traité de Simonosaki, à la suite d'une intervention de puissances dirigée par la Russie, mais dont l'Angleterre ne faisait pas partie ? N'a-t-il pas sur la Corée des projets qui sont en complète opposition avec ceux de la Russie ? N'est-il pas plus intéressé encore que l'Angleterre à empêcher l'agrandissement de la Russie aux dépens de la Chine ?

Toutes ces raisons militaient si bien en faveur d'un accord anglo-japonais que le traité qui vient d'être conclu, s'il a pu surprendre, n'a en tout cas étonné aucun de ceux qui s'intéressent aux affaires d'Extrême-Orient. Plus que les conventions précédentes, qui n'avaient pas de sanction, il lie les deux parties contractantes, comme on va le voir par le texte ci-dessous, qui a été publié à Londres le 12 février, quelques jours après sa signature.

TRAITÉ

Les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Japon mus par le seul désir de maintenir le statu quo *et la paix générale en Extrême-Orient et, en outre, spécialement intéressés à maintenir l'indépendance de l'empire de la Chine et de l'empire de la Corée et à assurer des facilités égales dans ces deux pays au commerce et à l'industrie de toutes les nations, conviennent par les présentes ce qui suit :*

Article 1er. — Les hautes parties contractantes, ayant mutuellement reconnu l'indépendance de la Chine et de la Corée, se déclarent entièrement dégagées de toute tendance agressive contre l'un ou l'autre de ces deux pays.

Ayant en vue toutefois leurs intérêts spéciaux dont ceux de la Grande Bretagne se réfèrent principalement à la Chine, tandis que le Japon, en outre des intérêts qu'il possède en Chine, est intéressé à un degré particulier au point de vue vue politique aussi bien que commercial et industriel en Corée, les hautes parties contractantes reconnaissent qu'il sera permis à toutes deux de prendre telles mesures qui pourront être indispensables en vue de sauvegarder ces intérêts, s'ils sont menacés, soit par l'action agressive de toute autre puissance, soit par des troubles en Chine ou en Corée nécessitant l'intervention d'une des hautes parties contractantes pour la protection de la vie et des biens de ses sujets.

Art. 2. — Si la Grande-Bretagne ou le Japon, pour la défense des

Digitized by Google

intérêts respectifs ci-dessus décrits, étaient impliqués dans une guerre avec une autre puissance, l'autre haute partie contractante gardera une stricte neutralité et fera ses efforts pour empêcher d'autres puissances de prendre part aux hostilités contre son allié.

Art. 3. — Si, dans le cas précité, toute autre puissance ou toutes autres puissances, prenaient part aux hostilités contre ladite alliée, l'autre partie contractante viendra à son aide et fera la guerre en commun avec elle et conclura la paix d'un commun accord.

Art. 4. — Les hautes parties contractantes conviennent que ni l'une ni l'autre ne conclura, sans consulter l'autre, d'accord séparé avec une autre puissance au préjudice des intérêts ci-dessus décrits.

Art. 5. — Toutes les fois que de l'avis, soit de la Grande-Bretagne, soit du Japon, les intérêts ci-dessus mentionnés seront en péril, les deux gouvernements communiqueront l'un avec l'autre pleinement et franchement.

Art. 6. — Le présent traité devra entrer en vigueur aussitôt après la date de sa signature et rester effectif pendant cinq ans à partir de cette date.

Dans le cas où ni l'une ni l'autre des deux hautes parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant l'expiration de ces cinq années, l'intention d'y mettre fin, le présent traité devra les lier jusqu'à ce que l'une ou l'autre des deux hautes parties contractantes l'ait dénoncé. Mais si, quand arrivera la date fixée pour son expiration, l'une ou l'autre alliée est engagée dans une guerre, l'alliance devra ipso facto *continuer jusqu'à ce que la paix soit conclue.*

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé ce traité et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double, à Londres, le 30 janvier 1902.

Le traité est signé par lord Lansdowne, ministre des affaires étrangères du gouvernement britannique, et M. Hayashi, envoyé extraordidaire et ministre plénipotentiaire du Japon à Londres.

En résumé, les deux puissances contractantes reconnaissent l'indépendance de la Chine et de la Corée et s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs intérêts dans ces deux pays, mesures qui peuvent aller jusqu'à l'intervention. Si l'un des deux contractants se trouve engagé pour la protection de ces intérêts dans une guerre avec une autre puissance, l'autre contractant gardera la neutralité et

Digitized by Google

ne se joindra à son allié que dans le cas où une 2e puissance l'attaquerait. Tel est, en quelques mots, le sens du traité.

Ce qui ressort le plus clairement de cet accord, c'est qu'il est dirigé tout particulièrement contre la Russie. En effet, n'est-ce pas cette puissance qui menace l'intégrité de la Chine? Le gouvernement britannique l'a reconnu implicitement, quand, questionné au Parlement sur le point de savoir si la Mandchourie était visée par le traité, il a répondu qu'il considérait toujours cette province comme faisant partie de l'empire chinois.

Tandis que la presse anglaise approuve généralement le traité, que la presse japonaise exulte en ne cachant pas sa satisfaction de voir son pays, encore à demi-barbare il n'y a pas moins de 30 ans, prendre rang dans le concert des grandes puissances, la presse russe se montre d'une remarquable sobriété dans ses appréciations. « La Corée, dit-elle en substance, mais nous sommes satisfaits de voir reconnaître son indépendance. La Russie a, d'ailleurs, conclu avec le Japon, en 1898, une convention par laquelle les deux puissances s'engagent à ne pas intervenir dans les affaires intérieures coréennes. Le traité du 30 janvier s'accorde donc pleinement avec les desiderata de la Russie. »

Au sujet de la Mandchourie, le dilemne suivant se pose depuis la guerre des Boxeurs : Ou la Chine signera la convention que lui propose la Russie et cette dernière évacuera la Mandchourie. Ou la Chine refusera et la Russie restera dans le *statu quo* prête à faire à l'Angleterre, si celle-ci lui demande des explications, la réponse que l'Angleterre fait elle-même depuis 20 ans au sujet de l'Égypte. Et l'Angleterre se tiendra pour satisfaite. Si le Japon se montrait agressif, l'Angleterre s'emploierait sans doute à le calmer dans le cas où les intérêts britanniques ne seraient pas très sérieusement menacés.

Aussi se demande-t-on : A qui l'alliance profitera-t-elle le plus? A l'Angleterre ou au Japon?

L'Angleterre a fait voir dans le Sud-Afrique le défaut de sa cuirasse : elle n'a pas l'armée qu'il faut pour sa politique. Elle manque de soldats et ceux qu'elle a ne peuvent venir à bout d'une poignée de paysans en armes. Par contre, son crédit est puissant et ses finances prospères, malgré la rude saignée qu'y font les Boers.

Au Japon, la situation est diamétralement renversée. L'empire du Soleil-Levant a une armée solide, alimentée par de puissantes réserves

Digitized by Google

et qui a donné des preuves de sa valeur et de son endurance dans la guerre contre la Chine, en 1894, et dans la campagne contre les Boxeurs. Par contre, ses finances sont obérées, ses ressources inférieures à ses besoins, son crédit insuffisant, ce qui ne lui a pas permis dernièrement de contracter un emprunt à l'étranger.

Que conclure de cette double situation ? C'est que, désormais, l'Angleterre placera les emprunts japonais, comme la France a placé les emprunts russes. En échange, le Japon fournira les bataillons qui manquent à l'Angleterre, recevra, en cas de conflit, la majeure partie, sinon la totalité, des coups de l'adversaire et, très probablement, tirera les marrons du feu pour son alliée. C'est la ligne de conduite qu'a suivie l'Angleterre dans les guerres de coalition du 1er Empire et dans maintes circonstances postérieures; elle répond trop bien au caractère de sa politique pour ne pas être de nouveau mise en pratique. Telle sera la conséquence du traité.

L'Angleterre a montré jusqu'ici une trop prudente réserve pour s'engager à fond en faveur de son allié, et les termes vagues et ambigus du traité lui permettront de ne pas le faire, si ses intérêts ne l'exigent pas. Or, qui en sera juge ? L'Angleterre elle-même. On peut donc supposer, vraisemblablement, que le gouvernement britannique ne s'engagera pas dans une guerre qui deviendrait, par suite, plus européenne qu'asiatique, sans être atteint dans ses œuvres vives.

Quant à la France, quelle est sa situation vis-à-vis du traité ? Elle ne songe nullement, dans l'état actuel des choses, à un démembrement de la Chine. Mais, alliée de la Russie, ne se trouverait-elle pas obligée de venir en aide à celle-ci en cas de guerre en Extrême-Orient ? Il y a là une inconnue qui ne se dégage pas clairement et que seule la connaissance des termes de l'accord franco-russe permettrait sans doute d'apprécier d'une façon un peu précise.

J. Servigny.

Digitized by Google

LES MARINES DE GUERRE EN 1901

On n'a pas oublié les campagnes menées depuis quelques années en Angleterre et en Allemagne pour l'accroissement de la flotte de guerre. A peine les programmes adoptés sont-ils en voie d'exécution que d'autres campagnes sont entamées en vue d'arriver à une nouvelle augmentation de la flotte.

C'est en Angleterre que le mouvement se produit et c'est la *Navy League* qui en donne le signal en invoquant l'insuffisance de la marine britannique pour protéger le commerce en cas de guerre, assurer efficacement la sécurité des colonies et présenter des chances sérieuses de succès contre deux puissances réunies, comme la France et la Russie. Peut-être même conviendrait-il d'ajouter l'Allemagne à ces deux puissances, car l'Angleterre entrevoit une lutte inévitable dans l'avenir avec cette nation, qui peut être pour elle une ennemie redoutable, Mais, pour le moment, l'Angleterre serait hors d'état de faire face à ces trois puissances.

La France et la Russie auront, après l'exécution des programmes adoptés, 71 cuirassés ; il en faut donc au moins 90 à l'Angleterre qui doit bloquer dans leurs ports les navires ennemis, et elle n'en a que 69, dont 10 ont un armement très insuffisant ; en conséquence, il en faut au moins 21 nouveaux, de 15.000 tonnes ou plus.

Pour éclairer ces escadres, on a besoin de 50 croiseurs au minimum, auxquels il en faut ajouter 186 autres pour garder les routes maritimes et protéger le commerce ; on n'en prévoit actuellement que 160, auxquels il y a lieu de joindre 30 navires auxiliaires rapides ; c'est donc 46 au moins qui doivent être construits.

Enfin, pour combattre les 300 torpilleurs franco-russes, il n'y a que 120 contre-torpilleurs ; si l'on compte qu'un contre-torpilleur est indispensable contre deux torpilleurs, c'est donc au moins 30 contre-torpilleurs qu'il faut encore mettre en chantier. Cela fait, et le plus rapidement possible, il sera nécessaire d'accroître les réserves.

Tel est le nouveau programme patronné par la *Navy League*.

En regard des exigences britanniques il est intéressant de passer en revue l'état des constructions navales en 1901 et de relever les changements survenus dans les diverses marines de guerre.

Le *Yacht* donne à cet égard des indications que nous résumons :

Digitized by Google

France. — L'année 1901 se signale surtout par l'absence d'événements de quelque importance. C'est ainsi qu'aucun grand bâtiment n'est entré en service. Seul le cuirassé *Iéna* a fini ses essais, atteignant facilement 18 nœuds. Il doit entrer dans l'escadre de la Méditerranée au début de 1902. Les cuirassés *Patrie* et *République* ont été commandés. Le garde-côtes *Requin* a vu sa transformation achevée ; celle du *Furieux* est en cours, ainsi que celle du cuirassé *Dévastation*, auquel succédera le *Neptune*.

Dans la catégorie des croiseurs-cuirassés, le *Léon Gambetta* a été lancé à Brest et le *Jules Ferry* mis en chantiers à Cherbourg.

D'autres, comme le *Montcalm* et les croiseurs corsaires *Jeanne d'Arc* et *Châteaurenault* sont toujours en essais et assez laborieusement.

Parmi les contre-torpilleurs, 2, la *Pique* et l'*Epée* sont entrés en service ; 8 sont en mains à Rochefort et 16 autres ont été commandés à l'industrie.

Un certain nombre de torpilleurs de haute mer sont entrés en service : *Trombe*, *Audacieux*, *Mistral*, *Sirocco*, *Simoun*, de 26 à 28 n. et à coque cuirassée ; *Borée* et *Tramontane*, de près de 30 n. ; *Typhon*.

C'est parmi les sous-marins que les progrès ont été le plus sensibles. Le *Français* et l'*Algérien* sont entrés en service à Cherbourg. Le *Farfadet* et le *Lutin* sont en essais à Rochefort, où 4 autres sous-marins ne peuvent se décider à quitter les chantiers. A Cherbourg, 4 ont été lancés et sont en essais : *Sirène*, *Silure*, *Espadon* et *Triton*. D'autres sont en construction à Toulon. En résumé, 22 ont été commandés en 1901.

Angleterre. — Les travaux ont été fort importants et ont abouti à 32 mises à l'eau, représentant 209.100 tonnes de déplacement, contre 35.604 seulement en 1900. Les chantiers de l'État ont construit 8 de ces bâtiments et les chantiers privés 22. Constatons, à ce propos, pour ces derniers, que les commandes de navires de guerre étrangers diminuent de plus en plus : 7 seulement ont été lancés en 1901, tandis qu'il y en avait 8 en 1900, 16 en 1890 et 18 en 1898.

Les mises en chantiers comprennent : 2 cuirassés de 15.000 t. et 18 n. (3 autres encore plus forts, de 16.500 t., sont en préparation) ; 2 croiseurs-cuirassés de 23 n. ; 2 corvettes ; 10 contre-torpilleurs de 350 t. ; 4 torpilleurs et 5 bateaux sous-marins de 120 tonnes.

Ont été mis à l'eau : 6 cuirassés de même type, 14.000 t., 18.000 chevaux et 19 n., *Albemarle*, *Montagu*, *Duncan*, *Cornwallis*, *Russell* et

Digitized by Google

Exmouth; 10 croiseurs-cuirassés, *Euryalus* et *Bacchante*, de 12.500 t., 21.000 ch. et 21 n., *Drake*, *Good Hope*, *King-Alfred* et *Leviathan*, de 14.100 t., 30.000 ch. et 23 n., *Essex*, *Kent*, *Monmouth* et *Bedford*, de 9.800 t., 23.000 ch. et 23 n.; 3 corvettes; 4 contre-torpilleurs de 320 t. et 30 n.; 4 torpilleurs; 5 sous-marins; 2 canonnières de rivière.

Les essais ont été nombreux; 6 cuirassés ont donné: *Albion* 17 n. 8, *Vengeance* 18 n. 5, *Bulwark* 18 n. 15, *Formidable* 18 n, 13, *Implacable* 18 n. 22, *Irresistible* 18 n, 22; ces 4 derniers sont de 15.000 tonnes. 4 croiseurs-cuirassés de 12.000 t. ont donné: *Aboukir* 21 n. 6, *Hogue* 22 n. 06, *Bacchante* 21 n. 75, *Sutlej* 21 n. 77. Parmi les contre-torpilleurs, 3 ont donné entre 29 et 30 n., 8 les 30 n. prévus, et *Express*, de 427 t., dont on attendait 33 n., n'a pu en donner que 31 avec 8.700 chevaux. Une dépêche de Barrow annonce que les essais du premier sous-marin ont été satisfaisants.

Sont entrés en service: 5 cuirassés (ceux qui ont fait leurs essais sauf l'*Irresistible*), 1 croiseur cuirassé, *Sutlej*, 1 corvette, 6 contre-torpilleurs et 4 torpilleurs. Par contre, 2 contre-torpilleurs à turbines, *Viper* et *Cobra*, ont été perdus par suite de naufrage.

Allemagne. — L'exécution du programme naval se poursuit avec la plus grande activité. Tout ce qui touche la marine est l'objet de préoccupations incessantes; les ports sont agrandis et améliorés, les écoles spéciales perfectionnées et augmentées.

En 1901, 2 cuirassés de 13.000 t. et 19 n. 5 ont été mis sur chantiers; 3 garde-côtes sont en transformation.

Ont été lancés: 4 cuirassés de même type, 11.900 t., 15.000 ch. et 19 n. *Schwaben* à Wilhelmshafen, *Wettin* à Dantzig, *Zahringen*, *Mecklenburg* à Stettin; 1 croiseur-cuirassé *Prinz Adalbert* de 9.000 t. et 20 n. 5; 1 canonnière de 894 t.; 6 contre-torpilleurs de 350 t. et 27 n. et 1 torpilleur.

Les essais ont donné: pour le cuirassé *Kaiser Barbarossa* 18 n.; pour le croiseur protégé *Freya* 19 n. 5; pour les croiseurs *Ariane* et *Thetis*, 22 n. 18 et 21 n. 75.

Le croiseur *Niobe* est entré en service.

Italie. — Les travaux de l'année ont été peu importants. 2 cuirassés de 12.625 t., 20.000 ch. et 22 n. *Regina Elena* et *Vittorio Emanuele III* ont été mis en chantiers à la Spezzia et à Castellamare. Ont été mis à l'eau: 2 cuirassés de même type, 12.765 t., 19.000 ch., 19 n. 5, *Regina Mar-*

Digitized by Google

gherita et *Benedetto Brin*. Aux essais, le croiseur protégé *Agordat* a donné 22 n. 2, le contre-torpilleur *Nembo* 30 n. 56. Le sous-marin *Delfino*, de 107 t., a commencé ses essais.

Russie. — Les travaux d'accroissement des forces navales se sont poursuivis avec une grande activité et avec succès.

Ont été mis sur chantiers : 2 cuirassés, *Slava* de 13.600 t. et 18 n. et un autre plus petit, à Nicolaïeff; 3 croiseurs protégés, dont 2 de 6.250 t. et 23 n., *Kagul* à Nicolaïeff et *Otchakow* à Sébastopol; 5 petits croiseurs protégés de 3.000 t. et 25 n.; 5 contre-torpilleurs de 230 t. et 30 n.; 5 torpilleurs de 150 t. et 26 n.

Ont été mis à l'eau : 3 cuirassés, *Borodino* de 13.600 t., 16.300 ch. et 18 n. 5, *Imperator Alexandre III* de 13.516 t., 15.800 ch. et 18 n., *Cesarevitch* de 13.100 t., 16.500 ch. et 18 n., ce dernier en France, à la Seyne; 2 croiseurs protégés, *Bogatyr* de 6.650 t. et 23 n. à Stettin, *Boyarin* de 3.200 t. et 23 n. à Copenhague; 1 petite canonnière; 3 contre-torpilleurs, dont 1, *Baklan* de 350 t. et 30 n. et 2 de 26 n.; 4 torpilleurs de 150 t. et 30 n.

Les essais ont porté sur : 2 cuirassés, *Revitzan* de 12.700 t. qui a donné 18 n. 8, *Kniaz-Potemkin-Tavritchevski* de 12.480 t. et 17 n.; 1 croiseur-cuirassé *Pobieda* de 12.674 t. qui a donné 18 n. 5; 3 croiseurs, dont 2, *Diana* et *Pallada* de 6.730 t. ont donné 19 n. 3 et 19 n. 2, et 1 de 3.000 t. *Novik*, qui a atteint 25 n.; 17 contre-torpilleurs, dont 4 ont donné 26 n. 8, 5 autres 27 n. 3, 3 plus petits de 26 n. 1 à 26 n. 5 et 5 de 230 t. seulement, 30 n.; enfin, quelques torpilleurs et sous-marins.

Sont entrés en service : le cuirassé *Revitzan*, le croiseur *Waryag* et 11 contre-torpilleurs.

Pour les autres puissances européennes, il y a peu à signaler.

En Autriche, 1 croiseur-cuirassé de 7.400 t., 21 n. et 2 monitors pour le Danube ont été mis en chantiers. Le garde-côtes cuirassé *Arpad*, de 8.340 t. et 18 n. 5 a été lancé. Le croiseur-torpilleur *Aspern*, de 2.430 t. et 20 n., a fait ses essais.

En Danemark, un petit cuirassé garde-côtes de 3.470 t. a été mis en chantiers; un pareil, *Herluf Trolle*, a fait ses essais et donné 15 n. 6.

En Grèce, 3 croiseurs-cuirassés, 4 contre-torpilleurs et 6 torpilleurs ont été mis sur chantiers.

Digitized by Google

En Hollande, 1 petit cuirassé de 4.950 t. a été mis en chantiers; 3 torpilleurs ont été lancés et ont donné 26 n. 5 aux essais.

En Portugal, 1 canonnière-torpilleur a été mise à l'eau; le croiseur protégé *Rainha Amelia*, de 1.660 t. a donné 20 n. 6 aux essais.

En Suède, on a commencé la construction de 4 torpilleurs, 1 contre-torpilleur et 1 sous-marin; 1 petit cuirassé garde-côtes *Wasa* de 3.650 t. a été mis à l'eau; 1 de même type, *Dristigheten*, a donné 17 n. aux essais.

En Turquie, on a commandé 3 petits croiseurs de 22 n.; 2 torpilleurs ont donné 27 n. 1 aux essais.

États-Unis. — L'augmentation de la flotte se poursuit activement. Ont été mis en chantiers : 3 cuirassés, *Georgia*, *New Jersey*, *Rhodes Island* de 14.600 t. 19.000 ch. et 19 n.; 4 croiseurs-cuirassés *Pennsylvania*, *West Virginia*, *Colorado*, *Maryland* de 13.400 t., 23.000 ch. et 22 nœuds.

Ont été mis à l'eau : 3 cuirassés *Maine*, *Missouri*, *Ohio* de 12.500 t., 16.000 ch. et 18 n.; 1 monitor *Florida* de 3.235 t. et 12 n.; 1 croiseur protégé *Cleveland* de 3.200 t. et 16 n. 5; 9 contre-torpilleurs (dont 6 de 29 n. et 3 de 30 n.); 4 torpilleurs de 26 à 28 n.; 3 sous-marins.

Ont effectué leurs essais : 2 cuirassés *Illinois* et *Wisconsin* de 11.525 t. qui ont donné, le 1er, 16 n. 2, le 2e, 17 n. 1; 9 contre-torpilleurs de 28 à 30 n., dont quelques-uns n'ont point terminé leurs essais; 4 torpilleurs de 26 à 29 nœuds.

Le Mexique a commandé 8 canonnières de 1.000 t. et 2 torpilleurs.

Le Venezuela a mis en chantiers 1 croiseur et 2 torpilleurs.

La République Argentine a commandé 2 croiseurs-cuirassés de 8.500 t. et 22 nœuds.

Japon. — Ont été mis sur chantiers : 8 contre-torpilleurs de 30 n., dont 4 en Europe; 8 torpilleurs, dont 6 de haute mer. 2 des contre-torpilleurs ci-dessus ont été lancés. Ont effectué leurs essais : 2 cuirassés, *Hatsuse* de 15.140 t., 15.000 ch. et 19 n. 1, *Mikasa* de 15.200 t., 15.207 ch. et 18 n.; 2 croiseurs-cuirassés *Iwate* de 9.750 t. et 21 n. 8, *Azuma* de 9.435 t. et 21 n.; 1 torpilleur de 26 n. 5.

En résumé, chez toutes les grandes nations maritimes, il y a accroissement de la flotte. L'augmentation du personnel suit partout une marche parallèle, sauf en France. Depuis 1895, il n'y a eu qu'un

Digitized by Google

accroissement d'effectifs de 5.000 hommes, dont pas un seul officier, tandis qu'il a été de 22.000 en Angleterre, 9.000 en Allemagne, 10.000 aux États-Unis et 13.000 au Japon, accompagné d'un nombre proportionnel d'officiers. Cet état de choses ne saurait durer plus longtemps en France et une augmentation des cadres devient une nécessité de plus en plus impérieuse.

A. M.

LA GUERRE AU TRANSVAAL

OPÉRATIONS MILITAIRES

LA TROUÉE DE DE WET

Déjà célèbre dans les fastes de cette guerre, de Wet vient de se signaler par un nouvel exploit qui a fait l'admiration des Anglais eux-mêmes. Depuis la défaite de la colonne Williams à Tweefontein, lord Kitchener cherchait une occasion d'anéantir ou de capturer le vaillant chef boer. Dans ce but il avait réuni dans le nord-est de l'Orange a peu près toutes ses forces disponibles, soit 25 à 30.000 hommes. Après plusieurs semaines de marches et de contre-marches il avait poussé de Wet à l'ouest d'une ligne idéale allant de Frankfort à Bethleem. Comme on peut le voir sur la carte des blockhaus publiée dans le précédent n° de la *Revue* (p. 105), la ligne des blockhaus — qui depuis lors a été prolongée entre Lindley et Bethléem ainsi qu'entre Frankfort et le chemin de fer du Natal — forme un vaste cul de sac entre Lindley, Kroonstadt et Heilbron. C'est dans cette impasse que Kitchener avait projeté d'enfermer de Wet.

Le 5 février au soir, 23 colonnes formaient une ligne continue de 91 kilomètres de Frankfort jusqu'à Fannys Home et Kaffir-Kop, sur la ligne de blockhaus de Bethleem à Lindley. Le 6, la ligne entière gardant le contact, s'avançait vers l'ouest, se rapprochant d'Heilbron et de Lindley. Pendant la nuit toute la ligne était défendue par des avant-postes retranchés établis à intervalles de 45 mètres seulement les uns des autres. En même temps des colonnes opéraient devant les lignes de blokhaus pour empêcher qu'on les traversât et des trains blindés circulaient constamment sur la voie ferrée projetant au loin dans la plaine leurs feux électriques pour découvrir l'ennemi. Au point du jour la

Digitized by Google

ligne de troupes, ramenée à 51 kilomètres et rétrécissant sans cesse le champ d'opérations, s'avançait jusqu'à la route qui va d'Heilbron à Kroontadt.

Le 6, de Wet se trouvait à l'intérieur du cordon avec une troupe évaluée entre 1.200 et 2.000 hommes au plus. Se rendant compte du danger qu'il courait, il ordonna aux Boers de se disperser et de chercher à passer par petits groupes entre les blockhaus. Lui-même avec une partie de ses forces se dirigea avec un troupeau de bœufs vers la ligne des blockhaus de Lindley à Kroonstadt. A une heure du matin, par une nuit noire, il lança à toute vitesse, contre la palissade et les fils de fer qui relient les blockhaus entre eux, ses bêtes à cornes qui renversèrent tous les obstacles. Profitant de la trouée faite, il passa au milieu de la cohue, ne perdant que 3 tués et 20 chevaux, mais laissant une quantité de bétail. Renouvelant le procédé d'Annibal, il avait encore une fois échappé. Kitchener, qui dirigeait en personne les opérations, n'avait pas prévu ce coup-là. La majorité des Boers put s'échapper aussi ; 283 furent tués, blessés ou pris ainsi que 700 chevaux hors d'usage et un grand nombre de bêtes à cornes. Les Anglais ne perdirent que 10 hommes, mais tout était à recommencer et leur désappointement fut grand.

OPÉRATIONS DIVERSES

Avant les opérations contre de Wet, la colonne Bing avait mis en déroute le commando de Wessels et lui avait pris 1 canon et 2 mitrailleuses, dont une avait été enlevée aux Anglais à Tweefontein.

Le 12 février un bataillon d'infanterie montée de Malte, fort de 320 hommes, était parti de Vereeniging, station du chemin de fer sur le Vaal, se dirigeant sur Heidelberg par le Zuickerboshrand, région accidentée. A une douzaine de kilomètres la colonne tomba dans une embuscade près de Klip River. Le major Dowell ordonna alors la retraite; mais les Boers débordant les Anglais finirent par les entourer. Les hommes mirent bas les armes, mais les officiers continuèrent à lutter jusqu'à ce qu'ils fussent mis hors de combat. La colonne avait perdu 12 tués, dont le major Dowell, et 48 blessés. Suivant l'habitude des Boers, les prisonniers furent relâchés peu après.

Dans la même région, à Klippan, une partie du 2e Dragons a été entourée et coupée, de la colonne G. Hamilton (18 f.); elle a perdu 2 tués, 8 blessés et 46 prisonniers. Le général Hamilton ne disposant

Digitized by Google

que de peu de forces, n'a pu déloger les Boers de leurs positions.

Au nord de la ligne de Delagoa et de Middelburg, la colonne Parke a surpris des campements boers, au centre du Bothasberg, à Nooitgedacht. Les Boers qui ne s'attendaient pas à voir venir l'ennemi de ce côté, ont eu 164 prisonniers.

Le stratagème de de Wet a vite fait école. Le 23 février, un gros de Boers de l'Orange a rompu, avec un troupeau de bœufs, la ligne des blockhaus de Vréde à Frankfort, laissant sur le terrain 15 tués et 6 blessés. Les avants-postes de la colonne Byng, composés de Néo-Zélandais, ont été écrasés. Ceux-ci ont eu 23 tués et 38 blessés.

Par contre, Kitchener a capturé le 27 près d'Harrismith un laager contenant les hommes fatigués, la réserve en bétail de de Wet, sa smala en quelque sorte. 7 à 800 Boers ont été pris ou tués ainsi que 28.000 bœufs et 60.000 moutons.

A l'ouest du Transvaal où Delarey, remis d'une grave maladie, a repris le commandement, un convoi anglais, escorté du 5e bataillon de yeomanry, 3 compagnies de fusiliers et 2 canons de la colonne Von Donop, a été enlevé près de Klerksdorp, sur le Vaal. Les pertes anglaises sont, jusqu'ici, de 50 tués, 122 blessés, 455 prisonniers.

Dans la colonie du Cap, où la situation reste à peu près la même, les Boers ont remporté quelques succès. Le 5 février un convoi de 60 fourgons tirés par des ânes et escortés par 160 hommes, commandés par le major Crofton, a été attaqué et capturé à Uitspanfontein, en se rendant de Victoria-West à Fraserburg. Les Boers que commandait Malan, ont emmené 12 fourgons et brûlé le reste. Le colonel Crabbe arrivé au secours de la colonne n'a pu réussir à reprendre le convoi. Les Anglais ont eu 13 tués, dont le major Crofton et 48 blessés.

Le 6, un détachement de la colonne Doran a été attaqué pendant la nuit à Middelpost, à mi-distance entre Sutherland et Calvinia, et a eu 13 tués, dont 3 officiers et 27 blessés.

Les Anglais ont entrepris la construction d'une longue ligne de blockhaus qui traversera le N. O. de la colonie du Cap. Partant de la baie Lambert sur l'océan Atlantique elle rejoindra le chemin de fer à Victoria West, en passant par Clanwilliam, Calvinia et Williston. Dans toute la région au nord de cette ligne jusqu'au fleuve Orange — sauf sur le littoral et dans le voisinage de la voie ferrée — les Boers sont à peu près les maîtres sur une étendue considérable mais peu peuplée. Il en est de

Digitized by Google

même au Griqualand, au nord du fleuve Orange, entre le chemin de fer de Kimberley et la colonie allemande du Sud-Ouest-Africain.

Pour la 1e fois on signale une diminution appréciable dans le nombre des décès des camps de concentration. En décembre 1901 il y avait eu 2.380 décès, dont 1.767 d'enfants boers. En janvier 1902 il y en a eu 1.805 décès, dont 1.049 d'enfants (au-dessous de 12 ans) sur un total de 114.376 internés blancs, dont 50.942 enfants. Le total des morts de juin 1901 à janvier 1902 est de 18.196 dont 13.314 enfants. Le taux de la mortalité, calculé sur une année, a été de 170 p. 1.000 en juin, de 338 en octobre et de 189 en janvier.

Ce qui prouve la détestable organisation des camps du Transvaal et de l'Orange, c'est qu'au Natal, où les internés sont moins mal abrités et traités, il n'y a eu, en janvier, que 93 décès sur 12.206 internés. Au Cap, sur 474 internés dont 197 enfants, il n'y a pas eu de décès du tout. Mme de Wet est au nombre des internées du Natal.

En présence de l'indifférence générale de l'Europe, un petit pays, la Hollande, a pris l'initiative de chercher un moyen d'amener la paix. Le cabinet Kuyper a fait remettre le 25 janvier au cabinet de Saint-James une note suggérant qu'en vue d'arriver à une ouverture des négociations il conviendrait peut-être de donner les moyens aux délégués boers en Europe de se mettre en communication sur les lieux avec les autorités boers du Sud-Afrique. Sans repousser absolument cette offre, dont il conteste cependant l'utilité, le cabinet anglais a répondu le 29 que c'était aux délégués qu'il appartenait de s'adresser directement au gouvernement britannique, en faisant valoir leurs motifs. Les choses n'ont pas été poussées plus avant.

PERTES ANGLAISES

Les pertes des Anglais accusent, en janvier 1902, 572 décès par maladie ou accident (dont 11 officiers) contre 393, en augmentation de 179 sur le mois précédent. Le nombre des tués ou morts des suites de blessures est de 153 (dont 9 officiers), en diminution de 67; celui des blessés de 387 (dont 32 officiers), en diminution de 44. Les rapatriés invalides ont été au nombre de 2.004 (dont 67 officiers), en augmentation de 548.

Cette période de l'année est celle où les maladies font le plus grand ravage parmi les troupes anglaises. Il y a un an, c'est en janvier qu'a

Digitized by Google

été atteint le maximum de décès, comme l'indique le tableau ci-contre. Il en sera sans doute de même en 1902.

Voici un tableau comparatif des morts par maladie ou accident et des tués ou morts de blessures des mois précédents :

	Maladie	Tués	Total		Maladie	Tués	Total
Oct. 1900.	399	167	566	Oct. 1901.	166	205	371
Nov. —	490	188	678	Nov. —	281	219	500
Déc. —	481	298	779	Déc. —	393	220	613
Janv. 1901.	639	192	831	Janv. 1902	572	153	725
Fév. —	604	192	796	Fév. —	environ		700
Mars —	458	165	623				
Avril —	424	130	574				
Mai —	509	225	731				
Juin —	401	233	634				
Juil. —	209	164	373				
Août —	195	151	346				
Sept. —	166	241	407				

Le total des pertes de la guerre, au 31 décembre 1901, est de 20.163 morts, y compris ceux décédés en captivité (102) et les rapatriés morts depuis leur retour (474), dont 12.407 par maladie (en Afrique). Le nombre des rapatriés invalides est de 66.334; celui des blessés de 21.345. L'ensemble des morts et des invalides s'élève à 86.497.

C. DE LASALLE.

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

Le c^te^ *Wickenburg*, qui a déjà exploré la Somalie, a adressé à la S^té^ de Géographie de Londres le compte rendu du voyage qu'il a effectué entre l'Abyssinie et le littoral de l'océan Indien, à Lamu, région encore fort mal connue. Parti de Bolchi, à 40 milles à l'est d'Addis-Abeba en avril 1901, il s'est dirigé au sud par la ligne des petits lacs vers le lac Stéphanie, parcourant le pays Kouso dont les villes sont entourées de murailles. Il a constaté, comme ses prédécesseurs, que le lac Stéphanie se desséchait progressivement.

Digitized by Google

Après une pointe poussée au lac Rodolphe l'expédition se dirigea vers le sud. Après avoir traversé des plaines arides elle découvrit enfin de l'eau (8 août) dans une chaîne de montagnes appelée Huri. Après avoir suivi quelque temps une ligne de pics isolés d'une hauteur moyenne de 5.000 pieds, elle déboucha dans un désert s'étendant vers le Juba, puis se dirigea sur la chaîne Marsabit et visita les tribus Rendiles. La chaîne est couverte en partie d'épaisses forêts; l'eau qu'on y rencontre et son excellent climat en font une véritable oasis. Le c^te^ Wickenburg prit ensuite la direction du sud, gagna le Guaso Ngiro et y rencontra de nouveau des Rendiles près du 3° N. La contrée plus au nord est inhabitée, les Abyssins ayant contraint les Gabras à se fixer près de Boran. L'explorateur trouva presque à sec le Lorian, qui semble n'avoir pas d'issue, se dirigea vers le sud jusqu'au Tana et descendit en bateau jusqu'à Kepini d'où il gagna Lamu.

M. Fitzhug *Whitehouse* a quitté Londres pour Zeila d'où il se propose d'atteindre le haut Nil en passant par Addis-Abeba où il compte se trouver en avril 1902. De là, il se rendra au Oualamo à environ 250 kil. S., vers le lac Rodolphe. Il pense ensuite atteindre le Sobat en juin, le descendre jusqu'à Naser d'où un vapeur conduirait l'expédition jusqu'à Khartoum. Comme on le voit les explorations anglaises ne cessent de parcourir l'Abyssinie en tous sens.

Le Dr *G. Linck* a rendu compte à la Société de Géographie de Berlin de son voyage au Kordofan. Parti d'Omdurman en mars 1900, il se dirigea vers le Kordofan à travers un désert sablonneux où l'on trouve, en certains endroits, une maigre végétation desséchée et où se rencontrent des montagnes de grès. Plus loin, les montagnes sont arrondies en forme de dômes et hérissées de crêtes rocheuses; leurs pentes sont parsemées de blocs rocheux. Une herbe épaisse couvre le sol et l'on rencontre des buissons de mimosas et d'acacias. Après 12 jours de marche à travers cette savane herbeuse, où l'eau était très rare, l'expédition arriva à El-Obéïd. Une journée auparavant, M. Linck avait traversé Bara qui fut une jolie ville de 10.000 habitants et n'est plus qu'un misérable village arabe. El-Obéïd n'est plus aussi qu'un amas de ruines; ses habitants, clairsemés, sont toujours sur le point de quitter la ville pour le Djézireh, où leurs troupeaux pourraient prospérer; la fertilité de ce pays est en effet très grande; le rendement y est de 300 pour 1.

Digitized by Google

L'expédition visita ensuite le djebel Kordofan, à 20 kil. à l'E. S. E., dont le point culminant atteint 840 m. d'altitude, puis se dirigea vers le sud. Après avoir campé au puits d'El-Edédat, elle traversa la région marécageuse (alors à sec) de Birket et plusieurs khors ou lits de rivières desséchées avant d'atteindre Kadéro. Le dr Linck, se dirigeant ensuite vers l'ouest, visita Delen (ancienne station religieuse du P. Ohrwalder), puis Golfan, villes situées dans les montagnes et habitées par des nègres cultivateurs. L'expédition revint à Kadéro, puis visita Kaoualib, au sud, et se dirigea vers le djebel Tagoï (plus de 1.000 m. d'altitude). Elle remonta ensuite vers le nord, atteignit Teghélé et regagna la plaine, pour se diriger vers le Nil Blanc qu'elle longea jusqu'à Gos Abou Gouma, où une canonnière la ramena à Omdurman.

OCÉANIE

M. Henri *Rouyer*, qui avait été chargé de conduire en Malaisie l'exploration organisée par le journal « La Patrie », est débarqué le 23 février à Marseille. Cette mission après avoir exploré les côtes N. E. et S. de la Nlle Guinée a été en grande partie massacrée par les Papous anthropophages à Sileraka, sur la frontière anglo-hollandaise. La mission avait été bien reçue par les Papous et attirée par eux à quelque distance du littoral. Dans la nuit du 1er au 2 janvier 1902 elle fut traîtreusement attaquée par les indigènes et perdit 25 morts, dont 4 blancs et 33 blessés, y compris le chef de la mission. Au nombre des morts sont MM. Hagenbeck, de St-Rémy, de Villars, de Vriès. M. Rouyer qui quoique blessé, avait été attaché à un arbre, a été miraculeusement sauvé par M. de Riemer, descendu avec des hommes armés du yacht *Salvatti* qui portait la mission. A quelques mètres de lui se trouvaient les corps du baron de Villars et du comte de St Rémi, la tête fracassée et horriblement mutilés. M. de Vriès, le corps traversé par un bambou était pour ainsi dire enfoui dans un foyer encore fumant. Comme il était gros, il avait sans doute eu les préférences voraces de ces cannibales. Le reste de la mission revint ensuite sur le *Salvatti* à Batavia et à Singapore, où M. Rouyer s'embarqua pour l'Europe.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Tunisie : *Population étrangère.* — Le relevé des déclarations effectuées par les étrangers, du 1er mai 1898 au 31 décembre 1901, indique comme habitant la Tunisie en 1898, 79.494 étrangers; en 1889, 87.096; en 1900, 82.667; en 1901, 86.913; ce dernier chiffre comprend 12.038 Anglo-Maltais et 71.631 Italiens, dont 23.232 hommes et 14.127 femmes, 21.361 garçons et 12.910 filles. La diminution du nombre des étrangers entre 1899 et 1900 est seulement apparente et provient de ce que, pour les années précédentes, il n'était pas tenu compte des départs et des décédés.

116.368 déclarations avaient été faites au 31 décembre 1901. Sont débarqués, en 1897, 10.048 étrangers; en 1898, 8.690; en 1899, 13.365; en 1900, 12.622; en 1901, 13.748.

Sont repartis ou décédés pendant les quatre dernières années : 29.455 étrangers, sur lesquels 27.041 Italiens, dont 11.832 hommes, 2.760 femmes et 12.449 enfants.

La proportion des Français quittant la Tunisie est incomparablement moins élevée et bien loin d'atteindre les deux tiers des arrivées. Ces chiffres doivent être considérés comme donnant exactement le recensement de la population étrangère, car le contrôle a été très rigoureusement exercé et le nombre d'omissions est peut-être nul.

Togo : *Chemin de fer. Situation.* — Le wharf de Lomé va être prochainement entrepris et les pièces du pont, en fer, vont être expédiées en Afrique. Un chemin de fer se construit entre Lomé, Seguro et Petit-Popo ; l'infrastructure en est presque achevée ; la superstructure en sera commencée aussitôt après la pose du wharf. Une autre ligne, vers le nord, est projetée de Lomé à Atakpamé. Actuellement, les grandes voies se dirigeant de l'intérieur vers le littoral et vers la Côte d'Or, se croisent à Misahöhé. Le chemin de fer allemand aurait pour but de détourner de Quittah le courant commercial au profit de Lomé qui, seul des ports de la région, possédera un appontement. La voie ferrée traversera un pays très peuplé et bien cultivé. De grands efforts sont faits par les Allemands pour acclimater le coton dans cette région.

Le commerce du Togo, en 1900, a été de 3.516.786 marks aux importations et de 3.058.902 m. aux exportations; il y a augmentations respectives de 237.000 et de 476.200 marks.

Le budget pour 1902 prévoit 635.000 m. de recettes locales dont 550.000 provenant des douanes. La subvention de l'État est de 1.448.000 m., en augmentation de 250.000. L'appontement de Lomé en coûtera 800.000.

Sud Ouest africain allemand : *Immigration de Boërs.* — 40 familles de Boërs, comptant plusieurs centaines de personnes, surtout des femmes et des enfants, ont traversé le fleuve Orange et se sont établies dans le sud-

Digitized by Google

ouest africain allemand. Cette colonie avait déjà reçu quelques familles venues du sud et des Boërs de condition aisée qui, ayant obtenu de l'Allemagne des privilèges spéciaux, débarquèrent à Swakopmund et à Lüderitzbucht, puis s'établirent sur des terres achetées par eux. Aujourd'hui, il s'agit d'un véritable *trek*, qui sera suivi peut-être de plusieurs autres. La colonie allemande, qui manque de colons, voit avec plaisir les nouveaux arrivants. On leur a permis de profiter, pendant 6 mois, des pâturages et des sources, afin qu'ils aient le temps de choisir un lieu pour s'installer; mais, au bout de ces 6 mois, ils devront quitter le sol allemand s'ils n'ont pas affermé des terres.

Les recherches de cuivre près de Warmbad n'ont donné aucun résultat. On se préoccupe d'entreprendre le forage de puits pour permettre l'irrigation et l'alimentation en eau potable de la région où viennent de s'installer les Boërs.

Progrès. — Le développement de la colonie est assez lent ; les colons et les capitaux manquent, et les fléaux africains, comme la sécheresse et les épizooties sont cause de grandes pertes d'argent. Le gouvernement allemand a vendu, en 1898, dans sa colonie du Sud-Ouest africain, 2 fermes représentant 19,915 hectares ; en 1899, 10 fermes avec 70.461 h. et, en 1900, 21 fermes de 158,563 hectares.

La Société pour l'élevage des moutons, fondée en mars 1901, possède 600.000 marks ; elle doit faire des tentatives d'élevage avec des moutons du du Cap. Deux ingénieurs vont construire des barrages et créer des réservoirs d'eau.

Un gisement de cuivre a été découvert à Gorup, près de Kuisib, dans le domaine de la Société coloniale allemande. Le district de Gibéon a été dévasté par la sécheresse. La culture de la vigne réussit bien à Kleinwindoek ; on estimait qu'à la fin de 1901, 2.000 ceps de 3 ans commenceraient à produire ; on compte aussi 14.000 ceps plus jeunes et 60.000 plants nouveaux ; dans 2 ans, la vigne couvrira 20 hectares au moins. Des essais d'élevage des autruches ont été encourageants. D'après M. Fournier, un chasseur qui vient de voyager dans le pays, la colonie allemande n'a recours à l'agriculture et à l'élevage que comme expédients, faute de mieux. La seule richesse locale est concentrée dans les mines et si l'on ne trouve pas, d'ici peu, d'abondantes quantités d'or, de cuivre, etc., la colonie est compromise. Celle-ci est riche surtout en fonctionnaires ; ce ne serait encore que demi-mal si ceux-ci venaient en aide aux colons ou, tout au moins, ne les entravaient pas dans leurs tentatives.

Le projet de budget pour 1902 prévoit 1.824.000 marks de recettes, dont 857.000 provenant du chemin de fer, 750.000 des douanes et 64.000 seulement des impôts. La subvention est abaissée à 8.038.000 m. en diminution de plus de 1 million 1/4.

Madagascar : *Situation.* — Un arrêté du gouverneur général du 3 décembre 1901 a réglementé l'indigénat. Les infractions commises par les indi-

Digitized by Google

gènes dans les cas prévus par cet arrêté sont passibles de punitions disciplinaires prononcées par les administrateurs coloniaux et les officiers en remplissant les fonctions.

Un décret du 20 février 1902 modifie celui du 17 juillet 1896 sur la recherche et l'exploitation de l'or, des métaux précieux et des pierres précieuses. Entre autres améliorations, le nouveau décret simplifie les formalités prescrites jusqu'ici, notamment en ce qui concerne la délivrance du permis de recherche et d'exploitation, et le choix ou l'emplacement du périmètre de recherche et d'exploitation. Il prévoit, en outre, expressément (art. 5) l'accomplissement, par mandataire, des divers actes relatifs à la recherche et à l'exploitation des mines, et (art. 21) la cession et l'hypothèque de la propriété minière.

Depuis le 1er janvier 1902, les taxes des télégrammes ont été ainsi réduites : privés pour France et Europe, 4 fr. 60 par mot ; officiels pour France, 2 fr. 35, transit du câble compris.

Réorganisation judiciaire. — L'extension considérable des affaires à Madagascar depuis quelques années et, par suite, l'augmentation des litiges rendaient insuffisante l'organisation judiciaire de l'île. Un décret du 24 février modifie cette organisation par la création de plusieurs emplois dans les tribunaux déjà existants, la transformation des justices de paix à compétence étendue de Majunga et de Diégo-Suarez en tribunaux de 1e instance, la création à Mananjary d'une justice de paix à compétence étendue. Au dernier centre sera rattaché le cercle de Fort-Dauphin avec qui il est relié par un service régulier de navigation à vapeur. Deux cours criminelles fonctionnant dans les mêmes conditions que celle de Fianarantsoa seront instituées à Nossi-Bé et Mananjary.

Pénétration. — Le chef rebelle Andriampanoa, accompagné des derniers dissidents de l'Ikongo, s'est rendu sans condition. C'était un ennemi dangereux, jouissant d'une grande influence sur les habitants. Pendant 4 ans il suscita et dirigea à maintes reprises les soulèvements. La sécurité est maintenant à peu près complète dans cette zone. Le colonel Lyautey, au cours d'une récente inspection dans le sud qu'il a faite sans armes et sans escorte, a trouvé partout les indigènes occupés à défricher des terrains de culture. Les actions combinées des capitaines Mouveau et Bétrix ont eu pour résultat de nettoyer la forêt depuis Fianarantsoa jusqu'à Fort-Dauphin. Il ne reste plus qu'une région troublée dans le sud, celle qui avoisine le pays des Mahafales.

Soudan égyptien : *Khartoum.* — Le Soudan commence à se repeupler peu à peu. La ville de Khartoum renferme aujourd'hui environ 30.000 habitants et Omdurman 60000 ; une 3e ville s'établit à Halfaya, sur la rive opposée du Nil, vis-à-vis de Khartoum, au point terminus du chemin de fer. Halfaya compte déjà 8.000 habitants. L'administration a été récemment transférée d'Omdurman à Khartoum, qui redevient ainsi la capitale du Soudan égyptien. Le climat du pays est sain ; la température est fraîche et même presque froide du 15 octobre à fin février, chaude de mars à juin, pluvieuse

Digitized by Google

de juillet à septembre. La vie est environ 50 0/0 plus chère à Khartoum qu'à Alexandrie; on y parle l'arabe, l'anglais, le grec, l'italien et très peu le français. Pour se rendre d'Alexandrie à Khartoum, il faut environ 6 jours; le prix varie de 120 à 500 fr. suivant la classe du chemin de fer. Chaque tonne de marchandise transportée nécessite une dépense de 320 à 400 francs.

Chemins de fer militaires. — Les Anglais ont construit, dans le nord du Soudan égyptien, deux voies ferrées partant de Ouady-Halfa, l'ancien terminus de l'occupation anglo-égyptienne. La 1e suit le cours du Nil et aboutit à Kerman, en aval de Dongola (327 kilom.); elle a été difficile à établir; elle est à voie unique de 1m,06. La 2e va de Ouady-Halfa à Khartoum (927 kil.); elle se dirige d'abord vers le S. E. à travers le désert, rejoint le Nil à Abou-Ahmed et le suit jusqu'à Khartoum. Ce chemin de fer, établi d'abord au seul point de vue militaire, n'a dans sa traversée du désert de Nubie, sur 370 kil., que des stations indiquées par des nos d'ordre; il est tellement difficile de s'y procurer de l'eau que chaque train doit emporter 5 wagons-réservoirs contenant en tout 40 mètres cubes d'eau; les ponts et aqueducs ayant été réduits le plus possible, les fortes pluies emportent quelquefois la voie. Cette ligne est à voie unique de 1m06. Les machines s'usent vite, car le sable du désert nubien s'introduit entre toutes les pièces frottantes. La voie n'a été ballastée qu'en peu d'endroits.

ASIE

Turquie d'Asie : *Le chemin de fer de Bagdad.* — La création de ce chemin de fer, en suspens depuis plusieurs années, vient d'être résolue. Il avait été question de prolonger tout d'abord la ligue d'Eski-Cheir à Angora par Sivas et Diarbekir. Mais, sous l'influence diplomatique de la Russie, cette ligne s'est infléchie vers le sud. Elle partira de Konia, se dirigera par le Taurus sur Adana, qu'une petite ligne relie déjà au port de Mersina. La ligne sera alors poursuivie sur Mossoul. De là elle suivra la rive droite du Tigre pour atteindre Bagdad. Elle sera enfin prolongée jusqu'au golfe Persique sur un point qui reste encore à déterminer. L'ensemble de la ligne avec ses embranchements aura environ 2.500 kilomètres.

Cette ligne, qui est concédée à un syndicat franco-allemand, aura une grande importance commerciale et stratégique. Elle permettra d'amener rapidement sur les rives du Bosphore les nombreuses réserves d'hommes du plateau de l'Asie Mineure d'où le sultan tire ses meilleurs soldats. La ligne de Bagdad aura deux points de départ : l'un à Smyrne, par la ligne de Kassaba, section exploitée actuellement par une compagnie française, l'autre sur la rive asiatique du Bosphore, par la ligne d'Anatolie, exploitée par une compagnie allemande.

Port allemand dans la mer Rouge. — « Malgré les démentis officieux du gouvernement ottoman, dit le *Djibouti*, nous vons confirmé l'année dernière la prise de possession des îles Farsan par l'Allémagne. Personne, aujourd'hui, ne doute du caractère définitif de cet établissement. Les bruits

Digitized by Google

d'une cession à bail pour trente ans faite par la Turquie à l'Allemagne, ne sont répandus dans le public que pour sauver la face de la diplomatie anglaise dont les protestations sont restées vaines.

Les parcs de chárbon sont installés dans l'ilot de Koum, de forme ronde, d'une circonférence de 14 kilomètres, sur une baie qui s'ouvre en face de l'île de Farsan-el-Kébir, où l'on espère trouver un peu d'eau. Il y a là un assez bon mouillage pour les paquebots; les navires à voiles peuvent venir s'y abriter. Dès l'instant que l'Allemagne manifestait avec éclat la volonté de devenir une grande puissance militaire sur mer, il fallait s'attendre à ce qu'elle comprenne l'utilité de se ménager de grandes réserves de combustible sur la voie maritime la plus importante du globe.

Que l'on n'en doute pas; l'Allemagne profitera des embarras inextricables dans lesquels la Grande-Bretagne se débat actuellement au Sud-Afrique, pour mettre à l'abri de toute atteinte son dépôt de charbons dans la mer Rouge. Il faut s'en féliciter hautement, parce que l'exemple de cette activité rivale dans notre voisinage, fera peut-être sortir nos gouvernants de leur splendide indifférence en ce qui nous concerne.

Par l'abondance de ses eaux, par l'avantage de son chemin de er, par ses débouchés commerciaux infinis vers l'intérieur des terres, la supériorité du port de Djibouti devient si évidente que nous n'avons rien à redouter de la concurrence allemande voisine : elle ne menace, aux îles Farsan, que les positions anciennes de Périm et d'Aden. Le port français de Djibouti ravitaille déjà l'ilot anglais de Périm; il ravitaillera peut-être l'îlot allemand de Koum ou Kumad, avant que la marine française ait appris à contribuer, elle aussi, à sa prospérité, grâce à l'appui résolu des pouvoirs publics de la mère-patrie. »

Perse : *Russes au golfe Persique.* — Les progrès du commerce russe qui, naguère, était insignifiant dans le golfe Persique prennent depuis un an une extension marquée qu'il importe de signaler. La Cie russe de navigation et de commerce cherche notamment à établir des relations suivies entre les ports russes de la mer Noire et le golfe Persique où jusqu'ici le pavillon anglais régnait presque en maître. Le vapeur *Korniloff* dont la *Revue Française* a signalé le 1er voyage (XXVI, p. 498), a effectué depuis lors un 2e voyage dans cette région. Dans sa première tournée, il avait cherché à placer un chargement de sucre et de cotonnades russes : le sucre avait été trouvé trop dur et les cotonnades d'un prix trop élevé, mais la vente du pétrole s'annonçait bien. Aussi, cette fois, le *Korniloff* a-t-il fait porter tous ses efforts sur ce produit : il a pu en placer 18.500 caisses, soit plus du tiers de la consommation de la Mésopotamie et du S.-O. de la Perse. Le vapeur russe a apporté aussi à Bassora des planchettes pour boîtes de dattes; il y a chargé plus de 10.000 caisses ou couffins de dattes à destination de la mer Rouge ou de la Syrie. Le *Korniloff* a dû repartir d'Odessa pour un 3e voyage. Le courant commercial qu'il cherche à détourner se dirige surtout sur Bombay, Londres et Marseille et se fait exclusivement sur navires anglais.

Digitized by Google

Birmanie : *Chemin de fer vers la Chine abandonné.* — Lord Curzon a fait, tout récemment, à Rangoon, un discours, ou des discours, où il a traité assez longuement de la question du réseau des voies ferrées destinées à relier la Birmanie et l'Indoustan d'une part et à la Chine d'autre part. La ligne du Yunnan faisait partie du grand programme d'expansion en Chine, mais le vice-roi des Indes vient d'en refroidir singulièrement les partisans.

« Je suis d'avis, a dit lord Curzon, qu'il n'y a guère, dans le domaine de la politique contemporaine, de sujet à l'égard duquel on ait témoigné un manque aussi complet et de connaissances certaines et du sens de la perspective et où l'imagination se soit plus follement donné carrière. Non seulement les parties du Yunnan qu'on atteindrait ne sont pas celles qu'il serait avantageux d'atteindre, mais la construction d'une voie ferrée à travers les pays qui nous séparent du faîte des eaux du Yang-tsé-Kiang, si elle ne se heurte pas déjà, et irrémédiablement, à des impossibilités matérielles, réclamerait une dépense telle que ni le gouvernement indien, ni une compagnie privée, ni un syndicat quelconque ne songerait à en faire la spéculation. L'idée même qu'il suffirait d'établir une ligne de chemin de fer à travers des kilomètres de territoire montagneux pour que toutes les richesses du Szé-Tchouan l'empruntent de préférence aux voies fluviales artérielles qui le relient à l'Océan est une idée de fièvre chaude *(midsummer madness)*. »

Le *Times*, dans un article où il commentait les dires du vice-roi, n'a pas été moins catégorique. « Assurément, dit-il, de nos jours, des ingénieurs se chargeront de construire des chemins de fer partout, à la seule condition de leur fournir assez d'argent, mais il serait difficile de trouver un projet de voie ferrée qui opposerait à l'art de l'ingénieur d'aussi formidables difficultés que n'en présenterait celui qui voudrait mener par les États Shans une route aboutissant à la vallée du Haut Yang-Tsé. Le tracé passerait, pour la plus grande partie, dans une région de hautes montagnes, où il couperait à angle droit les principaux bassins fluviaux, sans y recueillir d'ailleurs aucun trafic appréciable.

« Peut-être, fussions-nous maîtres incontestés de la vallée du Yang-Tsé-Kiang, au simple point de vue commercial, pareille voie acquérerait-elle une valeur stratégique; mais c'est là une situation que nous ne possédons pas, ni n'est-il probable que nous l'obtienions jamais. » Il n'est pas certain, au surplus, ajoute l'écrivain, qu'aucune puissance européenne, ni même les puissances européennes réunies trouvent la vallée du Yang-Tsé-Kiang aussi facile à manier que se l'imaginent confortablement les publicistes et que se l'imaginaient nos propres hommes d'État, il y a peu d'années encore. Quoi qu'il en soit, non seulement nous ne pouvons songer à en écarter les autres puissances, mais l'arrangement anglo-allemand de 1900 a pris acte définitif de cette situation. »

Le discours de lord Curzon et l'article du *Times* démontrent quel important changement vient de s'opérer dans les traditions britanniques.

Chine : *Navigation du Yang Tsé.* — Les rapides du Yang Tsé, dont la

Digitized by Google

Revue Française, dans son dernier n°, signalait le passage par des vapeurs, avaient déjà été relevés en 1894 par un explorateur français M. J. Eysséric qui a publié le résultat de ses observations dans les *Annales de Géographie*. Le plus violent de la série de rapides échelonnés entre Itchang et Patung est le Yeh-tan, et les Chinois ne s'aventurent pas sans frayeur sur ses redoutables remous. Les jonques sont remorquées à la double corde par des équipes de 100 coolies et plus. M. Eysséric a mesuré là des vitesses de 7 nœuds, puis de 8 n. 9, les plus fortes rencontrées sur le Yang Tsé. Les vitesses en mètres par seconde ont varié, selon les rapides, de 2 m. 26 à 3 m. 44. Si l'on compare avec la vitesse moyenne du Rhône et du Rhin, fleuves rapides, qui est de 1 m. 54 par seconde, on comprendra combien le fleuve Bleu est une mauvaise voie navigable dans cette partie de son parcours. Aussi ne faut-il pas se hâter de conclure à la possibilité d'une navigation à vapeur pratique commercialement.

L'homœopathie à la chinoise. — Les Célestes sont certainement loin d'entendre la médecine comme les Européens. Chez eux la science en est d'ordinaire absente et ce n'est qu'un mélange de superstitions, de pratiques grossières et de charlatanisme comme la *Revue Française* en a déjà cité maint exemple. On sait que la médecine homœopathique a pour principe de guérir le mal par le mal. Ce principe, les Chinois le connaissent depuis des siècles, mais de quelle singulière façon ils l'appliquent! En voici quelques exemples bien curieux que donne M. Pol Korrigan dans la *Revue d'Extrême-Orient*.

Après avoir fait ressortir la manie des Chinois de voir dans une foule de substances alimentaires des remèdes contre les plaies : la chair de poule, mais pas celle de coq; la viande de porc, mais pas celle de femelle de porc ayant eu des petits, etc., il ajoute :

Il n'est pas moins drôle de les entendre disserter sur l'efficacité propre des organes des animaux dont on mange la chair, pour améliorer l'état morbide de nos organes correspondants. « Similia similibus curantur » pourrait-on dire. Vous avez mal à la tête, mangez de la cervelle; mal au pied, mangez des pieds de porc. Ce n'est pas une plaisanterie; ni le fait particulier de quelques coutumes locales; c'est une loi d'hygiène et de médication acceptée partout et respectée par tout le monde. Les Chinois ne creusent pas profond, les apparences leur suffisent.

Une vieille femme se mourait d'hydropisie. Le lecteur n'ignore pas que cette maladie est caractérisée par un amas d'eau qui se forme dans le ventre. Le remède s'impose; il faut dessécher ce petit étang. Mais comment l'appliquer?

Les sages du pays opinèrent que des grenouilles desséchées et par conséquent très altérées conviendraient au premier chef. Malheureusement, on était en hiver; tout le pays était gelé, impossible de trouver trace de grenouille. Le fils de la malade s'en alla de porte en porte, visiter toutes ses connaissances, leur demandant quelques conserves en ce genre. Il s'en vint même frapper à la porte de la résidence des missionnaires espérant que

Digitized by Google

leur pharmacie n'était pas dépourvue d'un aussi précieux remède. Le croirait-on, le fait est pourtant exact, on ne tenait pas cet article!

Après bien des voyages, le pauvre garçon retourna chez lui n'ayant que cinq grenouilles; cinq seulement, et la Faculté en réclamait huit pas une de moins. Fricassées et absorbées suivant toutes les règles, les bêtes arrivées en face de l'étang se mirent courageusement au travail. Elles firent tout ce qu'elles purent. Mais on a beau faire, à cinq on ne boit pas comme à huit; surtout des grenouilles chinoises relativement sobres, si on les compare aux grenouilles bretonnes ou polonaises. La pauvre hydropique passa donc de vie à trépas; mais sa mort prouva clairement combien le remède était efficace, car si on avait réuni les huit grenouilles la bonne femme vivrait encore.

Une arête se fixe dans le gosier, avalez une tisane d'ongles; la propriété des ongles étant de râcler et de déchirer.

Une décoction de chouettes est excellente contre les maux d'yeux parce que cet oiseau y voit la nuit et a des yeux extraordinaires.

Un jour, un individu vint me demander de lui permettre de cueillir dans le jardin quelques figues vertes. — Ayez la bonté de me dire pourquoi faire; car je n'en vois pas d'usage possible. — Monsieur, ma femme a mis au monde un enfant, mais elle n'a pas de lait. — Et vous pensez que les figues vertes en ont? — Elles en donnent.

J'accordai une demi douzaine de figues que je choisis moi-même. Le brave homme s'en alla ravi.

Je me pris à réfléchir. Il n'y a pas d'effet sans cause. Pourquoi, me demandai-je, les Chinois attribuent-ils une pareille vertu à un pareil fruit? En les cueillant, je remarquai qu'il sortait du lait du pied de ces figues! qu'elles ont d'ailleurs la forme en petit de ce qui en grand est apte à en fournir. J'avais certainement les données nécessaires et suffisantes du problème.

Weï-Haï-Weï station balnéaire. — Lorsque la Russie fut en possession de Port-Arthur, l'Angleterre fut désagréablement impressionnée. Elle chercha une situation analogue à l'entrée du Petchili et crut la trouver en occupant Weï-Haï-Weï (1898). Si la Russie détenait l'une des clefs de l'entrée du golfe, l'Angleterre avait au moins la satisfaction d'avoir l'autre en sa possession. Le *Times* du 4 avril 1898 écrivait alors : « Weï-Haï-Weï même est un port de valeur, mais comme base navale elle est inférieure à Kiao-Tchéou et à Port-Arthur. Sans doute l'habileté et l'énergie de nos ingénieurs convertiront cette position en un port naval utile, mais il ne pourra jamais rivaliser avec Port-Arthur, même au point de vue purement maritime. La principale utilité qu'aura pour nous Weï-Haï-Weï c'est que sa possession nous permettra d'exercer une pression sur le gouvernement central de Pékin et ainsi à un certain degré de maintenir l'équilibre des puissances dans l'Extrême-Orient. »

L'espoir des Anglais est aujourd'hui déçu et « l'habileté de leurs ingé-

Digitized by Google

nieurs » n'a pu transformer Weï-Haï-Weï. C'est du moins ce qui résulte des déclarations faites au Parlement par le cabinet anglais (10 fév.). Questionné à ce sujet à la Chambre des lords, le c^te Onslow, au nom du Colonial Office, a déclaré que, de l'enquête approfondie à laquelle on s'était livré, il résultait que la place, pour être convenablement fortifiée, demandait des sacrifices pécuniaires par trop considérables. Dans ces conditions on avait renoncé à la transformer; mais, vu sa salubrité, elle pourra très bien remplir l'office d'un sanitorium pour les forces militaires et navales britanniques et être utilisée comme station balnéaire. Le régiment chinois qui s'y trouve sera licencié peu à peu et l'administration de la place sera transférée au ministère des colonies.

A la Chambre des Communes, M. Goschen a fait remarquer avec amertume, qu'étant ministre en 1898, il avait fait procéder à une enquête sérieuse par des personnalités compétentes et que le résultat avait été tout à fait différent de l'enquête actuelle. On se perd en conjectures sur le motif caché qui a déterminé ce demi-abandon. Le traité avec le Japon n'y serait-il pas pour quelque chose?

Japon : *Forces militaires.* — L'armée japonaise, que le traité conclu entre le Japon et l'Angleterre appelle à jouer le premier rôle en Chine en cas de conflit avec la Russie, est équipée, organisée et exercée à l'européenne, et les officiers ont reçu leur éducation militaire soit en Allemagne, soit dans d'autres pays d'Europe.

La conscription a été introduite au Japon en 1874, et les règlements militaires actuellement en usage ont été adoptés en 1883. Chaque habitant mâle doit le service militaire de 17 à 40 ans : soit 3 ans dans l'armée active, 4 ans dans la réserve de l'armée active, 5 ans dans la territoriale et 11 ans dans « l'armée nationale » ou réserve de la territoriale.

Pour l'exercice 1901-1902, le budget prévoit l'existence de 13 divisions, y compris la division de la garde; c'est-à-dire 24 brigades d'infanterie, chacune de 2 régiments à 3 bataillons.

La cavalerie comprend 17 régiments (51 escadrons); l'artillerie, 19 régiments (114 batteries de campagne et de montagne); le génie, 28 compagnies, qui vont être portées à 39; le train, 13 bataillons de 2 compagnies chacun, plus 1 bataillon des chemins de fer et 1 bataillon des télégraphes, chacun à 3 compagnies.

Aux 13 divisions d'infanterie, il faut ajouter 3 régiments de gardes-côtes et 2 bataillons d'artillerie à pied, plus une brigade spéciale, dit de Yesso, qui comprend 4 bataillons d'infanterie, de la cavalerie, de l'artillerie et du génie.

Au total, pour 1901-1902, l'armée, sur le pied de paix, comprendra 8.116 officiers et 135.533 hommes. Sur le pied de guerre, cet effectif est porté à 392.220 hommes, avec 1.098 canons; mais il convient d'ajouter que ces chiffres sont loin de comprendre toutes les réserves.

Digitized by Google

EUROPE ET DIVERS

France : *Commerce en 1901.* — Le commerce spécial de la France s'est élevé, en 1901, à un total de 8.880.713.000 fr. contre 8.806.501.000 fr. en 1900. Nos achats à l'étranger (importations) ont été, en 1901, de 4.714.548.000 fr. (soit 16.746.000 fr. d'augmentation) et nos ventes (exportations) se sont montées à 4.166.165.000 fr. (soit 57.466.000 fr. de plus-value). Si l'on examine le tableau de nos échanges avec les principaux pays, on constate que nos achats ont été effectués surtout en Angleterre (667 millions), aux États-Unis (481), en Allemagne (417), en Belgique (386), dans la République Argentine (358), en Russie (219); viennent ensuite comme pays importateurs : l'Espagne (168 millions), l'Italie (150), la Turquie (110), la Suisse (103), l'Autriche-Hongrie (88), le Brésil (74). On constate une augmentation considérable de 73 millions pour l'Argentine et de légères augmentations pour la Turquie, l'Italie, l'Autriche-Hongrie; par contre, il y a des diminutions de plus de 51 millions pour les importations d'Espagne, de 35 pour celles de Belgique, de 27 pour celles des États-Unis, de 12 pour celles de la Russie, de 9 pour celles de l'Allemagne, de 7 pour celles de l'Angleterre, moins pour le Brésil et pour la Suisse.

Nos exportations ont été dirigées surtout en Angleterre (1.264 millions), puis en Belgique (596), Allemagne (461), États-Unis (239), Suisse (226), Italie (166), Espagne (126), République Argentine (51), Turquie (48), Russie (43), Brésil (32), Autriche-Hongrie (21), etc. Nos ventes se sont accrues de 36 millions en Angleterre, 14 en Suisse, 10 en Italie, 4 en Russie, moins en Autriche-Hongrie et dans l'Argentine. Elles ont, par contre, diminué de 15 millions aux États-Unis, 8 en Espagne, 5 au Brésil, moins en Allemagne, en Belgique et en Turquie.

A l'importation, on constate une baisse de 17.689.000 fr. pour les objets d'alimentation et de 54.613.000 fr. pour les objets fabriqués; il y a une hausse de 89.048.000 fr. pour les matières nécessaires à l'industrie. A l'exportation, il y a augmentation de 18.268.000 fr. pour les objets d'alimentation, de 23.377.000 fr. pour les objets fabriqués; les matières nécessaires à l'industrie accusent une baisse de 2.925.000 fr.

Angleterre : *Émigration.* — Le nombre des émigrants britanniques s'est beaucoup augmenté depuis quelques années; de 146.460 en 1897, il s'est élevé à 168.825 en 1900 et à 172.140 en 1901. Dans les 2 dernières années seulement, les émigrants anglais proprement dits se sont augmentés de 10.000 individus, tandis que les Écossais sont restés stationnaires et que les Irlandais ont diminué. Pour 1901, les émigrants se sont ainsi répartis : Anglais 111.992 (contre 43.905); Irlandais 39.194 (contre 45.905); Écossais 20.954 (contre 20.472).

Les États-Unis ont reçu plus de la moitié des émigrants anglais (57.301) et écossais (11.432) et presque tous les irlandais (35.524). De toutes les colonies anglaises, c'est le Cap et l'Afrique australe qui, malgré l'état de guerre, attirent le plus d'émigrants : 23.204 en 1901 (contre 20.720 en 1900), dont

Digitized by Google

18.229 Anglais, 4.143 Écossais et 832 Irlandais. Le Canada et Terre-Neuve ont reçu, en 1901, 12.284 Anglais, 2.237 Écossais et 1.347 Irlandais, soit un total de 15.868 émigrants britanniques contre 18.443 en 1900, ce qui marque une diminution sensible. L'Australie, en 1901, a vu arriver dans ses ports 15.376 émigrants de la métropole contre 14.922 l'année précédente; c'est là surtout que, après les États-Unis, se rendent les Irlandais (1.232 en 1901, 1.499 en 1900) qui y retrouvent beaucoup de leurs compatriotes.

Ajoutons qu'en 1901, 124.233 individus d'origine étrangère se sont, en outre, embarqués comme émigrants, dans les ports du Royaume-Uni, soit une diminution de 500 sur 1900; 89.506 se sont dirigés vers les États-Unis, 27.027 vers le Canada et ses dépendances, 5.380 sur l'Afrique australe.

Allemagne : *Émigration par Brême et Hambourg.* — En 1901, 110.606 émigrants, dont 9.143 Allemands, se sont embarqués à Brême, contre 95.961 en 1900 et 38.930 en 1897; la plupart des étrangers sont des Austro-Hongrois et des Russes. Les États-Unis absorbent presque tous ces émigrants (103.214); l'Angleterre n'en reçoit que 4.398, les États du bassin de la Plata 1.854, le Canada 369, l'Afrique 456, l'Australie 230, le Brésil 85. Presque tous ces émigrants se sont embarqués sur les vapeurs du Norddeutscher Lloyd; dont il existe, en outre, entre l'Italie et New-York, une ligne qui a transporté en 1901, 25.000 passagers d'entre-pont.

Le port de Hambourg a vu partir en 1901, de son côté, 92.692 émigrants, dont 31.359 du sexe féminin; 13.354 de ces émigrants étaient Allemands, 27.972 Austro-Hongrois, 36.961 Russes; les États-Unis ont reçu 74.349 des émigrants partis de Hambourg, soit plus des 3/4; l'Angleterre en a reçu 9.855, l'Amérique du nord anglaise 2.845, le Brésil 1.630, l'Argentine 1.338, etc. L'Asie n'en a reçu que 169. Comparativement à 1900, il y a augmentation totale de 11.634 émigrants, dont 5.737 Allemands en plus. Les émigrants qui vont de Hambourg en Angleterre repartent presque tous de ce pays pour se rendre au delà des mers.

Gibraltar : *Commerce du charbon.* — Gibraltar était, il y a peu d'années encore, un point de relâche très suivi, mais depuis 1890 jusqu'en 1896, le commerce du charbon a beaucoup baissé, par suite de la concurrence du port d'Alger où se sont de plus en plus approvisionnés les navires relâcheurs. De 1897 à 1900, les prises de charbon par ces navires ont, de nouveau, progressé légèrement à Gibraltar, mais ce relèvement ne s'est pas maintenu et ne tenait qu'au ravitaillement exceptionnel de transports anglais ou américains destinés à conduire des troupes en Afrique australe ou aux Philippines. Pour 1901, il n'a été vendu à Gibraltar aux relâcheurs que 218.782 t. de charbon contre 303.547 t. en 1900 et 562.000 t. en 1889. Il y a donc une diminution de 61 0/0 depuis 12 ans, dont a profité pour une bonne part notre port algérien. Le même phénomène s'accentuera et se produira sans doute aussi pour Malte lorsque Bizerte sera devenu à son tour dépôt de charbon.

Digitized by Google

Expéditions militaires d'outre-mer, par le colonel FURSE. Lavauzelle éditeur, 10 fr. — Les études d'histoire militaire sont les seules qui permettent de poser les principes vrais de la tactique et de la stratégie ; ce n'est qu'en méditant les campagnes des grands capitaines, qu'un officier peut acquérir l'expérience qui lui sera nécessaire. Si on constate le développement des différentes marines militaires du globe, on est amené à penser que, dans les guerres futures, les opérations par voie de terre seront généralement combinées à des opérations par voie maritime. Il faut donc se rendre compte des règles qui président à l'organisation, à la mobilisation, à l'embarquement, au transport et au débarquement des troupes.

Les ouvrages qui traitent de ces importants sujets sont très rares, parce que très peu de détails ont été enregistrés au cours des guerres qui ont eu lieu jusqu'à ce jour. Le colonel anglais Furse vient de combler cette lacune en publiant son magistral ouvrage *Expéditions militaires d'outre-mer*, dont une traduction a été faite par le colonel Septans, de l'infanterie coloniale. Dans cet ouvrage, l'auteur a réuni les faits et les lois qui régissent les expéditions d'outre-mer, pas un principe n'est formulé sans être appuyé par des exemples historiques probants. Les guerres de l'antiquité, les campagnes du Canada, les expéditions d'Égypte et d'Alger, les guerres du 1er Empire, les campagnes de Chine, de Corée, etc., font l'objet de citations du plus vif intérêt accompagnés de multiples croquis. Cet ouvrage est certainement le plus documenté et le plus instructif qui vienne enrichir la bibliographie militaire.

Almanach du Marsouin, 9e année, par NED-NOLL. Lavauzelle, édr. — Cette belle publication, illustrée de nombreuses photogravures de couleur et de plusieurs cartes, est en quelque sorte l'histoire vivante de nos entreprises coloniales en 1901. La compétence particulière de son auteur lui donne une haute valeur et son intérêt en fait le complément indispensable de toute bibliothèque. Parmi les nombreuses études qu'elle renferme citons les suivantes : campagne de la Casamance contre Fodé Koba (1901) ; opérations de la colonne Septans dans la boucle du Niger (1899) ; 2e siège de Kong (1898) ; opérations au Baoulé (1901) ; campagne de Chine, relatant les opérations d'hiver à Paoting-Fou et au nord de Pékin. Signalons encore : la vie en Nlle-Calédonie, des statistiques coloniales, et enfin le répertoire complet du personnel de l'armée coloniale avec son Livre d'or (promotions, citations, etc.).

Annuario Geographico e Statistico, par G. RICCHIERI. Bergame 1901. — Cet intéressant recueil d'un professeur de l'université de Messine contient des données de géographie générale. Pour chacune des 5 parties du monde il donne en outre les dernières explorations et découvertes, l'état de la population, du trafic, des chemins de fer, etc. Grâce à ce travail très documenté il est facile de se rendre compte du mouvement géographique de l'année.

Le commandant Bory, p. J. JOUBERT. Angers 1902. — En quelques pages bien senties, l'auteur retrace la trop courte carrière d'un marin de valeur dont le titre de gloire est d'avoir forcé le passage du Ménam.

Armée et Marine. — Signalons particulièrement les belles illustrations des nos consacrés au Prytanée militaire de la Flèche (16 fév.), au voyage de M. de Cuverville en Allemagne et à sa réception par Guillaume II (2 mars).

Le Gérant, ÉDOUARD MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 4152-2-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

L'ORGANISATION DU BAS-CHARI

A la période de conquête du bassin du Chari et de la rive orientale du lac Tchad est venue succéder la période d'organisation et d'établissement de notre domination dans ces mêmes régions.

Les lecteurs de la *Revue Française* ont pu suivre jusqu'ici les étapes de la 1re période : missions Gentil au Chari, réunion des missions Joalland et Lamy sur les rives du Tchad, défaite et mort de Rabah (1). Il nous reste maintenant à parler de la 2e période et nous allons exposer l'œuvre d'organisation du capitaine Robillot au bas Chari, l'arrivée de la colonne de relève du lt-colonel Destenave, suivie de la défaite et de la mort de Fad el Allah, fils de Rabah.

La pacification du bas Chari ayant été effectuée par suite de la mort de Rabah, M. Gentil, commissaire du gouvernement, avait repris le 25 août 1900 la route de Fort-Crampel afin d'organiser le haut Chari « la région civile », avant de rentrer en France. Il laissait dans le bas Chari « le territoire militaire », divisé en 2 cercles, Bousso et Koussouri, le capitaine Robillot avec 20 Européens, dont 10 sous-officiers et soldats. La tâche de celui-ci était difficile.

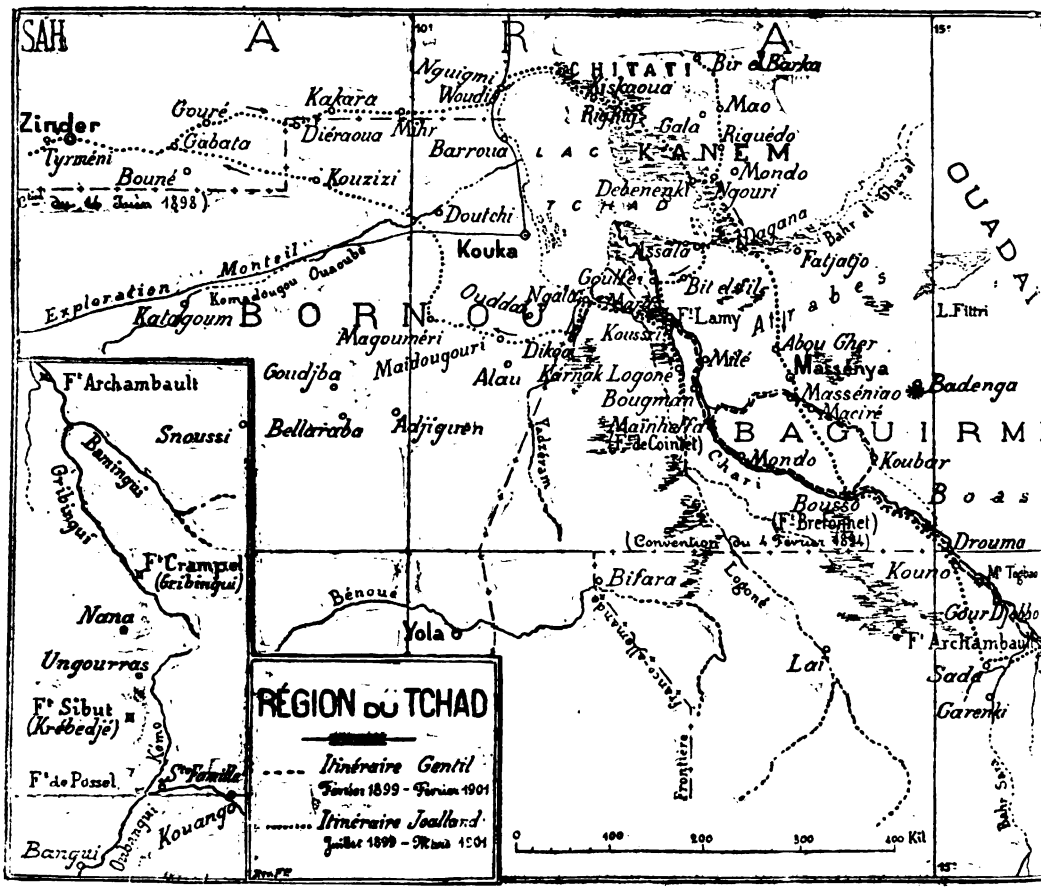
Avec cette poignée d'Européens encadrant des troupes indigènes il avait à maintenir l'ordre et à créer de toutes pièces un ensemble d'organisation sur un territoire d'une longueur de 1.000 kilomètres du N. au S. et d'une largeur de 400 de l'E. à l'O. Les circonstances étaient d'ailleurs favorables : le Kanem était tranquille, le Baguirmi se relevait de ses ruines, les bords du Chari se repeuplaient rapidement et se couvraient de cultures, Fad el Allah était rejeté au loin dans le Bornou et aucune inquiétude ne se manifestait à l'égard du Ouadaï. Par contre, la saison des pluies commençait et il fallait au plus tôt prendre les mesures nécessaires pour abriter les troupes et en même temps faire venir sans plus tarder le matériel et les approvisionnements qu'on avait dû laisser en arrière pour pouvoir amener avant tout le matériel de guerre.

Dans une conférence qu'il vient de faire à la Société de géographie et

(1) Voir *Rev. Fr.* déc. 1898, juin 1901, p. 321.

Digitized by Google

que publie le Bulletin de la Société, le c^t Robillot a exposé les principaux objectifs qu'il avait à atteindre : construction de postes le long du Chari ; création d'un service postal et de ravitaillements ; réorganisation du pagayage et de la navigation ; reçonnaissances géographiques ; admi-



nistration directe des populations kotoko, arabes et païennes indépendantes du Baguirmi ; recrutement et organisation de troupes auxiliaires régionales ; contrôle du sultan du Baguirmi, Gouarang, et administration générale.

Digitized by Google

La saison des pluies, qui rendait les communications très difficiles en raison des inondations qu'elle amenait, fit concentrer les premiers efforts sur l'installation des postes et les services de ravitaillement par le fleuve. Dans ces circonstances les Sénégalais, qui étaient environ 300, rendirent d'utiles services comme travailleurs, bien qu'ils se considérassent comme supérieurs à tous les noirs du pays. De leur côté les Kotoko, qui sont des auxiliaires précieux pour la navigation furent employés avec profit sur le Chari. Ils avaient promptement reconstitué leur flottille et dès le début de 1901 ils furent en mesure d'envoyer jusqu'à Fort-Archambault des pirogues montées par leur propres équipes.

Le vapeur *Léon Blot* qui arriva le 20 octobre 1900 à Fort-Lamy venant de Fort-Crampel, ayant apporté des nouvelles satisfaisantes de toute la région, le l^t Kieffer fut chargé de l'exploration du Logone et le l^t Faure eut pour mission de reconnaître la région située entre Fort-Archambault et Laï.

Mais bientôt des nuages ne tardèrent pas à se former du côté du Bornou, où les fils de Rabah avaient recommencé leurs incursions. Le cheïk du Bornou, Guerbaï, installé après notre retraite sur le Chari, à Dikoa, où la présence d'une autorité était nécessaire, fit savoir que sa capitale était menacée et qu'il se retirait (30 nov.) sur N'Gala par suite de l'arrivée de Fad el Allah à Maïdougouri. Le capitaine Robillot écrivit à ce dernier pour lui faire part de son désir de maintenir la paix dans le pays ; mais Fad el Allah, pour toute réponse, fit trancher la tête au porteur du message. Guerbaï fut alors invité à se mettre à l'abri près de nos postes ; mais il n'en fit rien, se laissa surprendre à N'Gala (7 déc.) et fut complètement battu.

Malgré ces actes agressifs, le capitaine Robillot ne songeait pas à se porter contre Fad el Allah, car la région où se passaient ces événements était en dehors de la zone française, dans la sphère d'influence allemande. Mais le 16 décembre un détachement de cavalerie ennemie pénétrait dans le delta du Chari à Makaré et venait jeter l'effroi jusque dans Goulfeï. Il ne suffisait plus alors de se défendre ; et il fallait encore donner vigoureusement la chasse aux assaillants afin de prévenir de nouvelles incursions. Aussi, dès le lendemain 17, le capitaine Robillot franchit-il le Chari, se portant sur Afadé qui commande les routes de Dikoa à Goulfeï et à Kousseri.

Dans l'intervalle il avait envoyé le *Blot* chercher à Bousso le capitaine

Digitized by Google

de Lamothe et la 3e compagnie et avait rappelé les lts Kieffer et Faure. Ceux-ci, triplant les étapes, rejoignirent le 26, et le même jour la marche sur Dikoa commença. Nous y entrâmes le 31 sans résistance, Fad el Allah ayant abandonné la ville tout en emmenant un butin considérable. La poursuite commença aussitôt et, le 1er janvier 1901, le lt de Thézillat avec son escadron reprenait à Alou la plus grande partie du bétail razzié dans le delta du Chari. Le 7 janvier la colonne arrivait à Morkebane évacué et incendié ; le 9 elle était à Gonieri, le 10 à Adjiguen. Pendant que l'infanterie se reposait de ses longues et pénibles étapes, le lt Kieffer avec la cavalerie et de l'infanterie montée rejoignait Fad el Allah et lui livrait un furieux combat. Le 12 au matin nos troupes arrivaient à Bella Raba que l'ennemi venait de quitter et délivraient une foule d'esclaves. Le 13 elles reprenaient la route de Dikoa où elles arrivaient le 25 janvier.

Pendant ces opérations le capitaine de Lamothe avait été chargé de contentir au N. E. des Arabes révoltés. Le capitaine Robillot apprenant que celui-ci se trouvait en présence d'ennemis infiniment supérieurs en nombre, quitta Dikoa le 30 au soir avec les lts de Thézillat, Faure, Charton et les hommes valides, soit une cinquantaine. Le 1er février à minuit la jonction était effectuée à Afeh avec le capitaine de Lamothe. Ce dernier attaqua le lendemain matin le camp d'Oudah. Cette affaire fut très chaude. « Formés en carré les Sénégalais et les spahis auxiliaires, impassibles, reçurent les assaillants par des feux de salve ou à la baïonnette, et ils brisèrent tout élan de la cavalerie ennemie. Lorsque, décimée, elle se débanda le carré était intact, mais 10 cadavres gisaient à l'intérieur, 10 Arabes passés par-dessus les têtes des assaillants, mais entrés morts. » Après un tel accueil les tribus étaient fixées sur la valeur de nos soldats ; aussi leur soumission ne fut-elle pas longue à se faire.

En revenant de Dikoa sur Fort-Lamy le capitaine Robillot apprit qu'une révolution avait éclaté à Abescher et que par suite il n'y avait rien à craindre du Ouadaï. En même temps Gaourang renonçait à toute réclamation. Enfin, les premiers Européens de la relève étaient arrivés à Fort-Lamy. Grâce à ce renfort on allait pouvoir rapatrier les officiers les plus atteints par la maladie, comme le capitaine Galland, le dr Ascornet, le lt de Thézillat. Il fallait aussi constituer pour les arrivants des approvisionnements jusqu'à la récolte suivante et leur assurer des abris pour la saison des pluies. C'est en parcourant, pour faire des achats de

Digitized by Google

mil, le Bornou et le delta du Chari que les capitaines Bunoust et Martin purent relever une carte complète du pays visité par eux.

EXPLORATIONS ET RECONNAISSANCES

Des explorations avaient été faites auparavant dans la région du Logone, par le lt Kieffer qui, parti de Fort-Lamy le 22 novembre 1900, était arrivé le 11 décembre à Laï.

Le Logone, entre Laï et Fort-Lamy développe un cours d'environ 380 kil. et traverse 3 régions distinctes séparées approximativement par le 10° et 11° de lat. N. Dans la 1e, de Laï à Chigui, les rives du fleuve sont généralement basses et inondées. Les indigènes sont groupés par villages, le plus souvent fortifiés, et ces villages sont très nombreux, beaucoup plus que sur le Chari. Malgré la présence de Baguirmiens, il n'y a pas trace d'islamisme. La brousse est l'unique végétation.

Dans la 2e région, entre Chigui et Gamsi, le pays est riche et encore plus peuplé, mais les villages sont plus rares. Les indigènes ont pu rester indépendants du Baguirmi et se préserver de la domination musulmane. Dans la 3e région, de Massoura à Koussouri, comprenant une partie du pays kotoko, le pays est pauvre et le poisson est la principale ressource. Cette région est sujette, comme la 1e, aux inondations. Le Logone est navigable jusqu'à Laï pour un vapeur comme le *Léon-Blot* en août, septembre et octobre. D'après le lt Kieffer le Logone est une voie de pénétration au sud plus directe que le Chari et sans rapides.

A partir de Gamsi le pays est toujours nu, mais devient habité. « Gamsi et le village qui lui fait face, dit M. Kieffer, apparaissent chacun comme un groupe d'immenses obus posés debout sur leur culot. Les cases sont en argile; les plus hautes peuvent atteindre 8 mètres, les plus basses 3 ou 4. Disposées par groupe circulaire dont chacune indique une famille elles communiquent entre elles par des voûtes entièrement fermées; on y loge tout, famille, chevaux, moutons, bestiaux, basse-cour. Les habitants de ces villages sont aussi belliqueux que l'annonce l'aspect de leurs habitations. Ils ont su conserver jusqu'à ce jour leur indépendance en la défendant les armes à la main contre les tentatives des islamisés. Ni Rabah ni Gaourang ne purent jamais en venir à bout. »

Non seulement la rive gauche du bas Chari, mais encore la plus grande partie du territoire arrosé par le Logone relève directement du

Digitized by Google

sultan Gaourang qui y a établi des gouverneurs. Par suite, si la frontière tracée diplomatiquement entre la France et l'Allemagne, qui est le Chari, n'est pas modifiée, il en résultera pour le Baguirmi une très importante diminution de ses possessions.

A Laï le l^t Kieffer rejoignit le l^t Faure qui, venu de Fort-Archambault avait traversé sur plus de 400 kilomètres un pays très riche et très peuplé.

Dans la région nord du Baguirmi le capitaine de Lamothe a pénétré chez les Arabes du Bahr Laï qui supportent mal les razzias des Ouadaïens et se sont affranchis de la domination du Baguirmi. Parti de Fort-Lamy le 3 avril 1901 il s'est dirigé par Abougher sur Massénya, puis s'est avancé à l'est jusqu'à Badenga avant de revenir à Bousso. Abougher est un centre, dévasté, de passage de caravanes. Quant à Massénya, l'ancienne capitale du Baguirmi saccagée par Rabah, la trace des fortifications est tout ce qu'il en reste. Tout ce pays, naguère si riche, présente un aspect désolé. Au delà du Bahr Laï le pays devient accidenté, peuplé et cultivé. Du pic de Badenga, élevé de 340 mètres au-dessus de la plaine, on aperçoit d'un côté la plaine sans fin, de l'autre des montagnes tantôt arides et dénudées, tantôt habitées et cultivées. Les tribus les plus importantes sont les Arabes Dekhakeras dans la plaine et les Sokoros dans la montagne; ces derniers sont païens. Plus au sud sont les Boas, petits, laids, à l'aspect sauvage, mais très commerçants et dotés d'une organisation puissante.

Pendant que le capitaine de Lamothe effectuait son exploration le capitaine Löfler arrivait à Kouno. Parti de Carnot, sur la Sangha, il avait ouvert une route directe entre le cours supérieur de cette rivière et le Chari. Son retour put s'effectuer par le Mayo Kebbi.

Peu après, l'arrivée à Fort-Crampel de la colonne de relève avec le c^t Destenave allait amener la fin du commandement du capitaine Robillot au Chari. Avant de rentrer en France ce dernier avait la satisfaction de laisser à son successeur un territoire tranquille et en voie de revenir à son ancienne prospérité. Les 5 postes du bas Chari, sans être cependant très confortables, contenaient des logements suffisants pour abriter Européens et indigènes, ainsi que les animaux et le matériel.

La sécurité assurée aux populations locales a amené un afflux d'habitants autour de nos postes. Certains villages totalement abandonnés comme Mandjafa, Bousso ont été repeuplés. A Goulfeï la population a

Digitized by Google

doublé. A Fort-Lamy, où il avait fallu créer par la hache et le feu l'emplacement d'un poste, on comptait près de 5 000 indigènes en juillet 1901 et 10 grands villages arabes installés dans un rayon d'une journée de marche. Tout le long du Chari, naguère dévasté, ont surgi de riants villages déjà prospères, tant le pays est riche et fertile.

Malgré 30 ans de guerre le territoire militaire du Tchad a payé presque aussitôt des impôts et, après une seule année de paix, il a pu nourrir, habiller et équiper sans s'appauvrir le corps d'occupation. Ses habitants sont intelligents et industrieux; très commerçants ils connaissent la valeur de l'argent. Le pays est riche en bétail, chevaux, chameaux. Le climat est sain, et la population est très douce dans les régions qui n'ont pas été ravagées. Il y a donc au Chari tous les éléments nécessaires pour faire en très peu de temps de ce pays une colonie riche, prospère et subvenant à ses dépenses. C'est une précieuse acquisition dont le principal mérite revient à M. Gentil.

LA COLONNE DESTENAVE AU TCHAD

Lorsque les trois missions du Sahara, du Soudan et du Congo réunies sur les bords du Tchad, eurent accompli leur tâche couronnée par la défaite et la mort de Rabah, le rapatriement s'imposa comme une nécessité pour des troupes qui avaient 2 et 3 années d'une rude campagne. La mission Joalland repartit pour le Niger ; la mission Foureau-Lamy prit ensuite la route de France par le Congo. Quand à la mission Gentil, partie suivît le même chemin avec son chef, partie resta dans le bassin du Chari, car les troupes de relève, mises en route trop tard, étaient encore loin d'arriver.

Leur chef, le c^t^ Destenave, qui devait succéder à M. Gentil, commissaire du gouvernement au Chari et au Tchad, n'arriva à Brazzaville qu'à la fin de novembre 1900. Encore précédait-il, avec quelques officiers, sa colonne qui n'était point organisée et qu'il fallut créer de toutes pièces. Dans ce but, dit le *Bulletin* du Comité de l'Afrique française, auquel nous empruntons ces renseignements, des officiers avaient été envoyés en Guinée et au Dahomey pour enrôler quelques centaines de tirailleurs. A Brazzaville on parvint à en recruter 150 à 200.

Digitized by Google

Le 14 janvier 1901, M. Gentil rentrant en France, arriva à Brazzaville et mit au courant de la situation au Chari le c^t Destenave. Celui-ci décida alors de prendre les devants sans attendre davantage son bataillon et s'embarqua le 31 sur le *Dolisie* avec 5 officiers et 5 sous-officiers, pour remonter le Congo et l'Oubangui. Mais comme en cette saison les eaux étaient basses, le vapeur dut s'arrêter le 15 février un peu en aval de la Lobaï. A l'embouchure de cette rivière, que l'on atteignit en pirogues, on embarqua le 22 sur des chalands conduits par des pagayeurs et l'on arriva à Bangui, d'où on repartit le 26 en pirogue pour Fort-de-Possel. La navigation fut particulièrement fatigante dans cette partie de l'Oubangui au milieu des rapides et de nombreux bancs de sable.

A Fort-de-Possel, près de l'ancien poste d'Ouadda, à l'embouchure de la Kémo, le c^t Destenave apprenant les menées suspectes du cheik Senoussi réussit à engager une cinquantaine de Yakomas, que l'on habilla et arma comme on put avec les ressources du poste. Puis, quittant les rives de l'Oubangui, on se mit en route le 8 mars pour le bassin du Chari en pleine saison des pluies et par une chaleur écrasante ; mais il y avait urgence à atteindre le but. Comme bêtes de somme on n'avait pu trouver qu'un âne ; aussi la marche dans les fourrés et dans les marécages fut-elle très fatigante.

Le 11 mars on arriva à Krebedjé ou Fort-Sébut, plateau sans ombre, véritable fournaise où l'on resta 7 jours, mais où on eut la satisfaction de recruter des chevaux, ce qui facilita la marche de la petite troupe. Après une courte halte au poste des Ungourras, on atteignit le poste de la Nana et Fort-Crampel le 26 mars. C'est là que M. Gentil avait élevé un fortin et des cases au confluent de la Nana et du Gribingui.

Le c^t Destenave séjourna plus de 2 mois en cet endroit, où la chaleur était accablante ; mais il fallait bien attendre le gros de la colonne pour s'engager plus avant. Le 14 avril on vit poindre à l'horizon 75 chéchias rouges ; c'était le 1er détachement, précédant de 10 jours le gros de la troupe qu'amenait le c^t Tétard. Les retards de la colonne étaient encore augmentés par les difficultés survenues avec le gouverneur Grodet pour le ravitaillement du territoire. La douane coloniale n'avait-elle pas saisi les vivres et le matériel de guerre de la colonne, sous prétexte que le gouvernement du Tchad n'avait pas payé de droits à la colonie du Congo? Quand on voit se produire de pareils faits, résultats de l'incohérence administrative coloniale, il n'y a plus lieu de s'étonner des retards

Digitized by Google

et des surcroîts de dépense de plus d'une entreprise, sans parler des souffrances des hommes, des pertes de vies et du but final, parfois incomplètement atteint.

LA SOUMISSION DE SENOUSSI

Avant de poursuivre sa marche dans le bassin du Chari, le c^t^ Destenave avait à régler plusieurs questions, dont la plus importante était l'attitude à tenir vis-à-vis de Senoussi, sultan d'El Kouti. Ce dernier, sur le territoire duquel Crampel avait été massacré avec ses principaux compagnons en 1891, avait tenu, depuis le retour des Français dans le bassin du Chari, une conduite assez énigmatique.

Lorsque M. Gentil, 5 ans après, arriva sur les confins de ses états, Senoussi, qui redoutait notre vengeance, déclara qu'il n'était pour rien dans le meurtre de Crampel qu'il fallait attribuer à Rabah. M. Gentil ne crut pas devoir demander d'autres explications et s'en tint là, ne voulant pas s'exposer à laisser sur ses derrières un ennemi qui pouvait être dangereux. Il s'efforça même d'entrer en relations avec lui et lui envoya un de ses agents M. Prins. Un autre Français M. Mercuri, second de la mission de Béhagle, put aussi se rendre à N'Delé. Puis les rapports cessèrent jusqu'à la défaite de Rabah à Kousseri.

On trouva alors parmi les prisonniers la petite Pahouine Niarinzé, que Crampel avait amenée en France à la suite de sa première exploration au Gabon et qui avait fait partie de la mission détruite près d'El Kouti. Une fille de Senoussi, mariée à Fad el Allah, était aussi parmi les captives. Elles firent connaître que 2 Sénégalais et une femme de la mission Crampel devaient être chez le sultan Senoussi.

On écrivit alors à ce dernier qui nia la présence de Sénégalais auprès de lui. On insista. Le sultan se fâcha alors et menaça de se retirer au Darfour ou au Ouadaï ainsi que l'y poussait son entourage. Les choses en étaient là à l'arrivée du c^t^ Destenave qui s'efforça de faire venir le sultan à Fort-Crampel. Après beaucoup d'hésitations, Senoussi se décida, non à venir lui-même, mais à envoyer un de ses conseillers, El Hadj Tékrour, qui était venu en France quelques années auparavant. Celui-ci, reçu très amicalement à Gribingui, fit à son maître un rapport favorable sur nos intentions et le décida à venir à Fort-Crampel.

Le sultan s'y présenta le 19 mai à la tête d'une suite nombreuse et d'une imposante escorte. « Senoussi montait un de ces chevaux grêles

Digitized by Google

du pays que des noirs tenaient à la bride. C'est un homme de 45 ans, de belle allure et qui ressemble tout à fait à une figure égyptienne dans ses longs vêtements de laine flottante. Des fantassins se pressaient autour de lui, encadrés eux-mêmes par des cavaliers. Le canon tonna, les 6 clairons du fort sonnèrent aux champs. »

Le c^t Destenave, qui avait groupé toutes les forces disponibles de la garnison — environ 120 hommes, astiqués et habillés aussi proprement que le permettaient les marches dans la brousse — se rendit seul à cheval au-devant du sultan et, après lui avoir souhaité la bienvenue, le conduisit à la case qui lui avait été préparée. Puis il vint assister au défilé des troupes de Senoussi.

« Répartis par compagnies ou bannières de 80 à 100 hommes, 600 soldats armés pour la plupart de fusils Gras, de Remington, de Martini ou de Winchester, s'avançaient sur deux files, l'arme sur l'épaule droite, dans un ordre parfait. Devant chaque groupe marchait son chef, puis un porte-étendard et une fanfare. Et c'était tout à fait inattendu d'entendre là 4 tambours rouler en mesure une vraie marche que reprenaient des clairons, des cors de chasse, des trompes d'ivoire et que scandaient bizarrement des clochettes et les petites flûtes d'Afrique. Venaient ensuite 200 lanciers à pied et la foule des porteurs et des femmes. Toute cette masse bigarrée paraissait bien disciplinée. Personne ne se permettait ni de quitter son rang ni d'ouvrir la bouche. Quand le défilé fut achevé, les soldats repassèrent de nouveau et ainsi 4 fois de suite, et chaque fois ils portaient différemment leurs armes. Les rangs rompus, tous se précipitèrent dans la brousse pour chercher des branchages et de la paille, et tout de suite se mirent à construire des cases. Senoussi avait amené avec lui environ 1 500 de ses sujets. Le poste ne pouvait recevoir tout ce monde. En 2 heures un nouveau village s'édifia auprès du fort. »

Les palabres durèrent 8 jours avec le sultan. Celui-ci déclara que Crampel avait été tué par des gens de Rabah. Il avait bien recueilli 2 Sénégalais, 1 femme et quelques marchandises, mais Rabah avait exigé le tout. Seulement, des 2 Sénégalais, l'un avait été tué dans une rixe, l'autre s'était enfui au Darfour. Le c^t Destenave accepta ces explications, pensant d'ailleurs avec raison qu'il valait mieux avoir pour ami que pour ennemi un homme intelligent, influent, et qui disposait d'une armée d'environ 2.000 hommes assez bien armés et disciplinés.

Digitized by Google

Au cours de son séjour à Fort-Crampel, Senoussi s'était intéressé à tout ce qu'on lui avait fait voir. Homme de progrès, il avait admiré le fonctionnement d'une machine à coudre et voulait absolument qu'on lui en donnât une. Son principal trafic était autrefois celui des esclaves dont il approvisionnait les caravanes de Tripoli. Mais ce commerce ne marche plus guère depuis la pénétration européenne. Aussi Senoussi s'est-il rabattu sur le caoutchouc et l'ivoire et ce sont ces deux denrées dont il encourage le trafic.

Après avoir pris l'engagement de vivre en bons termes avec la France, le sultan repartit pour N'Delé. Le c^t^ Destenave envoya en même temps auprès de lui comme résident à demeure le capitaine Julien et 25 tirailleurs. La soumission de Senoussi, qui eut un grand retentissement dans toute la région, délivra le c^t^ Destenave d'une grave préoccupation et lui permit de descendre le Chari avec le gros de ses forces.

DÉFAITE ET MORT DE FAD EL ALLAH

Pendant le séjour prolongé à Fort-Crampel, le reste du bataillon avait rejoint et les ravitaillements avaient été effectués grâce aux soins de M. Bobichon, administrateur du haut Oubangui. Le c^t^ Destenave put expédier 2 compagnies à Fort-Lamy, 1 à Fort-Archambault et une 4e à Niellim. Les spahis étaient sur le Bahr Erguig, près Massénya, au Baguirmi. Le commandant quitta Gribingui le 12 juin 1901, sur une baleinière recouverte d'un dôme de paille et arriva 13 jours après à Fort-Archambault, poste fortifié entouré de quelques cases de tirailleurs et d'immenses plantations de mil. Il en repartit le 11 juillet, passa le 15 devant les rochers de Niellim où une croix commémore la fin tragique de Bretonnet et de ses compagnons. Le 20, il rencontra le vapeur *Léon-Blot* qui prit une partie du convoi à la remorque jusqu'à Bousso (Fort-Bretonnet) où on arriva le même jour. Le 24 on était à Fort-Lamy.

Ce poste est le plus vaste et le moins mal installé de tous ceux de la région du Tchad. A l'intérieur se trouvent des cases de terre recouvertes de chaume où logent les Européens. Une case en briques abrite le commandant. Au dehors sont les ateliers, le camp des tirailleurs, la batterie et plus loin les villages des noirs. Kousseri n'est qu'à 2 kilomètres, mais au delà du Logone, dont la traversée est difficile à cause de la rapidité du courant.

A Fort-Lamy, le c^t^ Destenave, qui avait été promu lieutenant-colonel, eut à se préoccuper de la situation que faisait à nos postes Fad el

Digitized by Google

Allah, le fils et successeur de Rabah. Celui-ci avait profité du départ du gros de nos forces après la campagne de 1900 pour rallier les débris des bandes rabbistes. réoccuper Dikoa et se tailler un nouvel empire dans le Bornou. Les pillages et les razzias se multipliaient de plus en plus, gagnaient notre territoire et s'étendaient jusqu'à portée de fusil de nos postes. Dans ces conditions le colonel Destenave ne pouvait songer à s'avancer au Kanem et à entrer en rapports avec le Ouadaï avant d'avoir infligé une nouvelle et salutaire leçon au fils de Rabah. Il fut donc décidé de diriger contre lui une expédition que l'on ferait tout pour rendre décisive.

En dehors de quelques troupes auxiliaires levées et laissées dans le haut Chari et des postes échelonnés le long du fleuve, le colonel Destenave disposait d'environ 500 hommes. Il distribua ses forces en trois groupes : celui de droite, comptant 80 hommes d'infanterie, le centre avec 75 fantassins, 1 pièce de 80 et 1 peloton de spahis, la gauche avec l'état-major et 1 compagnie d'infanterie.

Le 6 août le colonel quitta Fort-Lamy et campa à Kousseri d'où il repartit le lendemain. Par suite des pluies, le sol était détrempé et la marche dans la boue gluante et la brousse épineuse fut fort pénible. Le pays est entièrement plat, formé de terre glaise imperméable, de telle sorte que l'eau ne s'infiltre pas dans le sol et y séjourne jusqu'à ce que le soleil ait réussi à l'absorber. Pour éviter les inondations, les villages sont tous construits sur des élévations. Le colonel avait choisi la route des marécages, réputée impraticable à cette époque pour surprendre Fad el Allah dans Dikoa. Le 9 août on arriva à Kala Balgué et le 10 à Mettoncouli, à 35 kilomètres seulement de Dikoa.

Le colonel pensait pouvoir amener en une marche de nuit ses colonnes sous les murs de Dikoa. Mais la marche dans les marécages fut si pénible que les troupes subirent de sensibles retards. Les spahis, qui formaient la tête, n'arrivèrent qu'à 11 heures devant la ville, alors que l'ennemi était déjà en fuite. Et quand le gros de la colonne déboucha vers 2 heures, la ville était entièrement évacuée. Mais les spahis s'étaient mis à la poursuite des ennemis et avaient réussi à atteindre son arrière-garde qui perdit plusieurs de ses chefs ; Fad el Allah réussit cependant à s'échapper. Cette poursuite donna lieu à un combat singulier entre le lt Dupertuis et un chef rabbiste, le cheik Hit. Les péripéties de ce duel à mort sont dignes de relation :

Digitized by Google

« Entraîné par son ardeur, le lt Dupertuis se trouva bientôt en avant de ses hommes avec deux spahis seulement, le maréchal des logis Omar Biné et le cavalier Moumar Gay. Brusquement, ils sont en présence de trois rabbistes, Hit, chef renommé, d'une taille colossale, un soldat et un boy de Hit. Dupertuis et ses deux compagnons, malgré le terrain détrempé, foncent sur les trois ennemis qui les attendent de pied ferme. Le soldat de Hit tire le premier et atteint à l'épaule Omar Biné qui est renversé. Moumar Gay tire à son tour, tue le soldat rabbiste, mais au moment où il remonte à cheval, Hit fait feu de son mousqueton 92 et sa balle traverse le cheval et la cuisse du maréchal des logis qui tombe engagé sous sa monture. Dupertuis arrive sur Hit, dont le boy se sauve. Les deux chefs restent donc seuls en présence.

Hit fait feu sur Dupertuis, le manque et veut s'élancer sur son cheval, mais l'officier l'atteint d'un coup de lance au côté et le jette à terre légèrement blessé. Puis, comme il se relève, Dupertuis essaie de le frapper une seconde fois, mais Hit saisit sa lance, la brise, jette à terre l'officier à bas de son cheval, le renverse, saisit son pistolet et tire à bout portant : l'amorce rate ! Dupertuis se relève, tire vivement son sabre resté à la selle de son cheval qui n'avait pas bronché, et en porte un coup violent sur la nuque d'Hit. Le burnous amortit le coup et Hit s'efforce de tirer une cartouche de sa cartouchière trop serrée.

Cette fois un coup de sabre lui entre dans la bouche, lui traverse la joue et il lève la main pour demander grâce. Dupertuis abaisse son sabre. Aussitôt Hit ramasse une cartouche tombée à terre et veut recharger son mousqueton. Dupertuis l'en empêche en lui frappant du sabre sur les mains. Hit prend son mousqueton par le canon, d'un premier moulinet il brise la poignée du sabre de Dupertuis et d'un second lui luxe l'épaule gauche. L'officier, décidé à en finir, saisit son revolver chargé de deux cartouches et tire : la première balle s'aplatit sur la cartouchière de Hit ! Heureusement la seconde le tue raide, mettant fin à ce combat qui rappelle les plus remarquables aventures des mousquetaires du père Dumas ! »

Groupant toutes ses forces à Dikoa, le colonel se mit en garde contre un retour offensif de Fad el Allah, puis chercha à reprendre le contact de l'ennemi. Un détachement composé de l'escadron de spahis et d'une compagnie et 1/2 d'infanterie sous les ordres du capitaine Dangeville termina la campagne par un brillant coup de main. Cet officier ayant

Digitized by Google

eu connaissance de la présence certaine de Fad el Allah au sud-ouest de Dikoa, surprit l'ennemi par une belle marche de nuit. Le 23 août à 5 heures du matin il tombait sur le village où reposait Fad el Allah. Après une courte lutte les noirs s'enfuirent, mais se reformèrent dans la brousse où il fallut livrer un nouveau combat. L'ennemi tirait mal tandis que tous nos coups portaient, aussi 7 des nôtres seulement furent-ils atteints.

« Fadel Allah, blessé dans le village, fut tué dans la brousse d'une balle dans la tête. Ses hommes l'emportèrent. Embarrassés par ce cadavre et serrés de près par nos cavaliers, ils l'abandonnèrent dans un marais. Le lendemain, on retrouva son corps. Les noirs en rapportèrent la tête au commandant de la colonne. Le capitaine Dangeville la fit reconnaître par ses spahis, pour la plupart anciens soldats de Rabah, puis donna des ordres pour qu'on l'enterrât. Niebé avait pu fuir. Mais dans les villages du Bornou, on le reçut à coups de flèches. Alors il écrivit au capitaine pour demander l'aman. Deux jours après, il venait se rendre avec tous ses chefs, ses étendards et 1.500 personnes. »

L'armée de Fad el Allah comptait 32 grands chefs, autant de lieutenants et un nombre indéterminé d'*oukils* (sous-ordres). Le nombre des prisonniers s'éleva à 1.800. Comme on avait trouvé 500 cadavres sur le terrain, il faut en conclure que Fad el Allah disposait de plus de 2.000 hommes bien armés. On prit 2.000 fusils, dont 600 à tir rapide, 1 canon sur son affût, 30.000 cartouches, 1.500 à 2.000 kilos de poudre, des lances, des flèches, des couteaux de jet.

Tous les prisonniers furent ramenés à Dikoa où, de tous les villages voisins, on venait féliciter les vainqueurs. Les griots jouaient du tam-tam, on dansait sur les places, les femmes poussaient des youyous perçants et les Arabes tiraient en l'air en signe de réjouissance. Le 10 septembre le capitaine Dangeville fit à Dikoa une entrée triomphale.

Le colonel Destenave quitta Dikoa le 17 septembre et revint à Fort-Lamy à travers des brousses épaisses et sous une chaleur accablante. Le 29 on inhuma au cimetière du poste les restes de l'explorateur de Béhagle ramenés de Dikoa, auprès des tombes du c^t^ Lamy et du capitaine de Cointet. La campagne du Bornou était finie et la région du Tchad pacifiée. Ce résultat fait grand honneur à l'esprit de décision du colonel Destenave, à l'énergie et à la vaillance de ses officiers.

A la suite de la poursuite de Fad el Allah exécutée en territoire de

Digitized by Google

sphère allemande d'abord, puis de sphère britannique, plusieurs journaux anglais ont fait entendre des récriminations contre l'action française en territoire britannique. Si les Anglais sont si chatouilleux au sujet de territoires qu'ils ne possèdent pas, ils auraient dû désarmer et interner Fad el Allah qui était en état de guerre avec une autre puissance. Au lieu de cela ils l'ont ravitaillé et lui ont offert leur amitié. Et en outre de cet acte, plus qu'anti-amical à notre égard, ce seraient encore les Anglais qui se plaindraient? Trouveraient-ils donc naturel de voir les Allemands, par exemple, placer sous leur protection et armer contre eux les Boers réfugiés sur le territoire du Sud-Ouest africain allemand?

A. Montell.

L'ILE D'HAINAN

A l'entrée du golfe du Tonkin, quand on vient des mers de Chine, se trouve une terre d'une respectable étendue qui commande la route de Hong-Kong à Haïphong : c'est l'île d'Haïnan. En face, sur le continent, s'étend la presqu'île de Leï-Tcheou où la France a pris position en s'installant au port de Kouang-Tcheou. Par suite le pavillon français fait dans ces parages des apparitions plus fréquentes qu'autrefois. Il doit y devenir prépondérant en raison de l'importance des possessions territoriales que nous possédons au golfe de Tonkin, où l'île d'Haïnan forme en quelque sorte une position avancée, qui se transformerait en une épée de Damoclès suspendue sur l'Annam et le Tonkin si jamais une puissance ennemie venait à en prendre possession. Aussi est-ce avec satisfaction que nous avons salué la nouvelle annonçant qu'un service régulier de bâtiments portant pavillon français allait être entrepris pour desservir les principaux ports de l'île. Déjà la ligne française d'Haïphong à Hong-Kong faisait escale à Hoï-Hao, ou Haï-Kao, le port principal d'Haïnan au nord de l'île ; mais c'était peu de chose pour Haïnan où la nouvelle entreprise nous permettra de prendre une situation commerciale plus en rapport avec nos intérêts politiques. On n'a pas oublié qu'en 1898, au moment de la cession à bail de Kiao-Tcheou, Port-Arthur, Weï-Haï-Weï et Kouang-Tcheou, la Chine s'est engagée, sur la demande de la France, à ne pas céder Haïnan.

Peu de voyageurs, et surtout de voyageurs français ont visité Haïnan.

Digitized by Google

Le dernier est M. C. Madrolle qui, non seulement a rapporté sur cette grande île des renseignements consciencieux et tout à fait inédits, mais encore a commencé la réunion et la publication de documents tirés des archives des missionnaires qui furent à peu près les seuls aux siècles passés à visiter Haïnan. Dans un ouvrage qui est le premier de ceux qu'il compte publier sur la question, M. Madrolle a mis à profit les documents qu'il a su recueillir pour retracer l'histoire ancienne d'Haïnan, mettre au jour les voyages et explorations accomplis jusqu'au commencement du XVIIIe siècle (1). Le même travail historique est consacré à la presqu'île de Leï-Tcheou et à la côte de Kouang-Toung, de Leï-Tcheou à Macao.

Dans un exposé où il mettait en relief l'importance de nos possessions des mers de Chine, M. Madrolle s'exprimait ainsi : « On ne songe nullement qu'aux environs de notre Indo-Chine existe une grande île chinoise que les Anglais et les Allemands (voire les Japonais) surveillent avec envie : je veux parler de l'île de Haïnan que je viens de parcourir. Haïnan, point stratégique par excellence, est la clef du Tonkin; son occupation par une autre puissance serait dangereuse pour notre empire indo-chinois. Afin que les pouvoirs publics et surtout nos compatriotes ne perdent pas de vue les terres baignées par le golfe du Tonkin, le détroit d'Haïnan et la mer jusqu'à l'embouchure du Sikiang (rivière de l'ouest), je pense qu'il est intéressant d'encourager les Français à s'intéresser à ces régions voisines du Tonkin. » Dans ce but, M. Madrolle fondait à la Société de Géographie un prix à décerner au Français qui ferait le mieux connaître cette région.

Ce qu'est l'île d'Haïnan, ce qu'elle a été, nous allons le faire connaître d'après l'exploration même qu'y fit M. Madrolle.

Haïnan est une expression chinoise qui signifie « midi de la mer » par suite de la position de l'île au sud du Céleste Empire. Elle n'est séparée du continent que par un canal de 28 kilomètres. Sa superficie est évaluée à 36.195 kil. carrés. Elle est par son étendue la 26e du globe, plus grande que la Sicile et la Sardaigne, mais plus petite que Formose; elle représente la superficie de 5 à 6 départements français et 4 fois celle de la Corse.

Ce ne fut qu'au IIe siècle avant J.-C. que l'île d'Haïnan reçut des

(1) *Haïnan et la côte continentale voisine*, 1 vol. avec cartes, plans anciens et un lexique des noms géographiques. Challamel, éditeur.

Digitized by Google

colons chinois. Les indigènes se défendirent avec acharnement contre l'envahissement et leurs descendants des races Sai et Miou, mélangés avec les Chinois, constituent la population actuelle restée à peu près indépendante, le gouvernement chinois n'étant guère respecté que sur le littoral.

En l'an 1300, 165.000 Chinois habitaient l'île ; trois siècles après, il y en avait 265.000. En 1819, il y avait 1 million de Chinois ; en 1835, 1.350.000; en 1896, 1.700.000. Actuellement, l'île d'Haïnan renferme six principaux parlers indigènes, sans compter une foule de patois.

Le premier voyageur qui parle d'Haïnan pour y avoir été est un missionnaire portugais, le P. Gago, qui y fit naufrage en 1650 avec plusieurs de ses compatriotes. La plupart des autres voyageurs ont été des missionnaires qui ont exploré surtout le nord de l'île. En 1656, un Français, le P. Forget, qui avait été recteur du collège St-Eloi, à Metz, et se rendait en Chine avec 16 de ses compatriotes, débarqua à Haïnan où il fut placé à la tête des chrétientés de l'île. Il mourut en 1660 après 4 années de privations et de fatigues. Un autre Français, le P. Greslon, était venu l'assister en 1657. Après lui, on ne trouve plus trace de missionnaires français. Il faut aller jusqu'à 1850 pour pouvoir citer un autre compatriote, le P. Mailfait, qui trouva la mort à Haïnan, au cours de son voyage. Une des missions les plus intéressantes fut celle du R. P. Jérémiassen qui, depuis 1890, a parcouru le pays.

M. Madrolle débarqua au port d'Haï-Kao, au nord de l'île, en mars 1896. Ayant recruté des porteurs, il suivit d'abord le littoral, puis s'enfonça dans l'intérieur. A No-Doa, il trouva un poste de missionnaires américains, fondé en 1890. A Nam-Fong réside la dernière autorité chinoise. Au delà, c'est le pays des sauvages, à peu près inconnu. M. Madrolle ayant décidé de traverser l'île du nord au sud, ses porteurs chinois refusèrent de l'accompagner, en raison de la terreur que leur inspiraient les sauvages sur lesquels on raconte des choses invraisemblables.

M. Madrolle continua néanmoins son voyage; il traversa le pays montagneux des Miou, des Hakka, puis des Saï, où les Chinois sont de plus en plus rares. Les villages sont très disséminés. Par la route du Lim-Ko et du Dam-Tiao, M. Madrolle atteignit Lein-Toui. A Ngai-Tsiou, on retrouve le premier poste chinois du Sud.

Les Saï, habitants autochtones de l'île, ont les cheveux enroulés au-

Digitized by Google

dessous de la tête ou ramenés en chignon pointu au-dessus du front. Leur teint est foncé. Ils coupent du bois, gardent leurs troupeaux, vont à la chasse, cultivent le riz. La femme travaille aux champs, soigne les animaux, s'occupe des soins du ménage; son costume consiste en un pagne finement travaillé et en une veste flottante. Les hommes vont dans les villages chinois où ils échangent le riz rouge, les bois médicinaux, les paillettes d'or, le coton contre du poisson, du sel, des poteries, des ustensiles de ménage.

La plupart de ces montagnards ne sont pas vêtus.

Vers le nord, les plaines sont de plus en plus habitées. La proximité de l'eau permet, dans les vallées, une bonne irrigation des rizières, dont le produit est le principal revenu de l'agriculture.

La vallée du Ta-Kiang ou grand fleuve conduit à King-Toa, capitale de l'île, au N. E. C'est la résidence du lieutenant-gouverneur, du préfet, du général, etc. En arrivant dans cette ville, M. Madrolle avait pénétré dans l'intérieur et effectué le tour complet de l'île. Il a reconnu une mine de cuivre, une d'étain, une de plomb argentifère et recueilli des paillettes d'or provenant des rivières.

Haïnan dépend de la vice-royauté de Leang-Kouang et de la province chinoise de Kouang-Tong. Les échanges se font surtout avec Canton et le Lei-Tcheou. Haï-Kao ou Hoï-Hao est le port ouvert aux échanges internationaux. C'est depuis 1858 que les Européens ont le droit de s'établir à Haïnan pour faire le commerce, mais c'est seulement en 1876 que la chose fut mise en pratique par l'ouverture du port de King-Toa (Kiong-Tchéou); l'Angleterre et l'Allemagne ont un consul dans ce port; on se demande pourquoi la France, si voisine de l'île par son Tonkin, n'en a pas installé un aussi.

Les étrangers ont été au début et sont encore peu nombreux à Haïnan; on n'y comptait en 1892 que 24 Européens contre 1.810.000 Chinois ou aborigènes.

Depuis l'établissement d'un service de douanes à Hai-Kao (1876) jusqu'en 1886, le commerce a progressé de 686.000 taëls à 3.125.000 t. De 1886 à 1891, il y a eu diminution; enfin, depuis 1891 le commerce s'est relevé de 2.300.000 t. à 3 millions de taëls environ. Les principales exportations sont les porcs et le sucre, puis les cuirs, les étoffes, les noix d'arec, le chanvre, les volailles, les gâteaux de noix. Presque tout ce commerce se fait avec Hong-Kong.

Digitized by Google

Les importations sont un peu plus élevées que les exportations. Elles consistent notamment en cotons indiens, en riz, en opium des Indes, en pétrole, en farine, en shirtings, en médicaments. Le coton est employé dans le district de Voun-Tsio.

Au point de vue de la navigation, les bâtiments anglais, autrefois les plus nombreux, ont été distancés par les pavillons allemand puis danois; actuellement la France tend à prendre leur place. Notre pavillon n'apparut dans les eaux d'Haïnan, pour la 1re fois, qu'en 1879, mais le voisinage du Tonkin a sans cesse provoqué depuis sa progression. En 1890, la Cie des Messageries Maritimes tenta un premier service régulier entre le Tonkin et Hong-Kong; l'année suivante, la maison tonkinoise Marty inaugura une ligne française sur Hong-Kong, avec escale à Hai-Kao. Les Messageries Maritimes s'étant retirées, la Cie Marty n'a donc pas de concurrent français. Cette Cie détient à elle seule 432 bâtiments français ou danois (avec 232.474 tonnes) contre 200 bâtiments allemands, anglais, hollandais ou norvégiens (avec 156.406 t.) en 1895.

Le port d'Hai-Kao, ouvert aux Européens, recevait en 1880, 284 bâtiments étrangers jaugeant 102.000 tonnes. En 1895, il en reçu 632 jaugeant 388.880 tonnes, dont 282 danois, 150 français, 142 allemands, 54 anglais, etc.

Un grand nombre de Haïnanais émigrent à l'étranger; ils se font surtout domestiques et cuisiniers. En 1881, l'émigration a été de 3.142 individus, dont 2.963 sur Hong-Kong. En 1895, elle a atteint 18.969 individus, dont 10.154 sur Singapore, 4.361 sur Bangkok et 4.146 sur Hong-Kong.

C. R.

LA ROUMANIE ÉCONOMIQUE

LA QUESTION DU PÉTROLE

La Roumanie vient de subir une crise financière. Elle a grandi vite. Elle s'est, en un quart de siècle, complètement transformée. Elle s'est donné un souverain de son choix et une constitution; elle a conquis son indépendance; elle a, sur toute l'étendue de son territoire, construit des écoles, des lycées, des facultés, tracé des routes et des chemins de fer, voulant être des premières à ouvrir toutes grandes les portes de l'Orient à la civilisation occidentale. Ce sont là des efforts qui comptent,

Digitized by Google

et dont on se ressent, surtout lorsqu'ils sont accomplis avec une aussi prodigieuse rapidité.

Pareille aux jeunes hommes chez qui l'excès de croissance compromet parfois la santé générale, soudain la jeune nation roumaine s'est sentie atteinte d'un léger malaise dans toutes les branches de son activité multiple et féconde.

Mais, de ces indispositions passagères, un sang généreux, un organisme vigoureux et sain, triomphent avec avantage. La crise vaincue, tous les ressorts de l'énergie se tendent à nouveau, plus souples, plus résistants, mieux trempés pour les luttes prochaines.

C'est ce qui s'est passé pour ce pays, aujourd'hui à peu près dégagé de ses embarras financiers, grâce au patriotisme et à l'esprit de solidarité d'un peuple qui a su sacrifier momentanément ses intérêts particuliers au bien de l'État ; grâce aussi, il n'est que juste de le constater, à la sagesse réfléchie, à la politique clairvoyante, avisée et pratique, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, du roi Carol et de son gouvernement.

Pour plus d'une raison, la Roumanie est en droit d'envisager son avenir avec tranquillité et confiance. Elle fonde sur elle-même, nous le savons, de grands espoirs. Elle ne les justifie pas seulement par les qualités morales et intellectuelles de ses habitants. Elle est riche, très riche en ressources industrielles et agricoles. Chacune de ces ressources, jusqu'ici ignorées ou mal connues des autres nations, comporterait une longue étude et un sérieux inventaire. Nous nous bornerons aujourd'hui à dire quelques mots de la principale : le pétrole.

***

Dès le xve siècle, les paysans de Bacau, en Moldavie, employaient le pétrole de leur pays. Le peu qu'ils en pouvaient obtenir en creusant de petits trous leur servait de médicament, ou pour graisser les essieux des chars. Au xviiie siècle, ils l'employèrent pour l'éclairage. Lorsque l'on parcourt les districts de Bacau et de Prahova, on rencontre encore les traces de puits peu profonds, datant de ces exploitations primitives.

C'est seulement depuis 1866, c'est-à-dire depuis l'election du roi (alors prince) Carol de Hohenzollern, que l'exploitation du pétrole a pris en Roumanie une certaine importance. Plus de 1.000 puits ont été creusés à la main, jusqu'à des profondeurs variant entre 60 et 200 mètres. Il y a

Digitized by Google

vingt ans environ, tout le pétrole consommé ou exporté par la Roumanie était encore extrait de puits creusés à la main. A partir de 1880, les forages mécaniques se sont multipliés, et vers 1895 on a abandonné à peu près partout les anciens systèmes. Parmi les promoteurs du forage mécanique, il convient de citer MM. Cantacuzène à Draganeasa, Stirbey à Voila, Monteoru à Sarata, Theiler à Moinesti.

Le premier puits à grand rendement fut percé par M. Cantacuzène. Ce puits, nommé *Sospiro*, donna dès le début une si grande quantité de pétrole, que les flots jaillissants, débordant de leur réservoir, allaient se mêler aux sources et aux rivières des environs. Stimulée par ce résultat, l'industrie du pétrole s'accrut dès lors de façon constante. Son progrès s'est accentué surtout depuis 1896, époque à laquelle la société *Steaua Româna* (Etoile Roumaine), put se livrer à l'exploitation sur une vaste échelle, grâce à ses importantes ressources financières.

Bien avant, des étrangers, principalement des Anglais, avaient essayé de se livrer à la grande exploitation. Mais les premiers arrivants échouèrent, par la faute, disent-ils, de l'administration, trop méfiante, et qui, au lieu de les seconder, travaillait à leur créer des difficultés. Il semble bien qu'il y ait eu dans ce grief quelque chose de fondé, car le capitaine Thoyes à Bustenari, MM. Julien von Horvath à Baïcoi, Pilsticka et Cie à Glodeni et à Poiana, travaillaient sur de bons terrains.

Les Roumains qui s'occupent de l'extraction du pétrole, même par des procédés imparfaits, arrivent en assez peu de temps à de bons résultats. A preuve, le rapide développement de Bustenari, dans le discrit de Prahova. Cette localité, où l'on n'a commencé l'exploitation du du pétrole qu'en 1900, occupe aujourd'hui une des premières places parmi les centres roumains de production. Bustenari comptait d'abord une trentaine d'exploitants grands ou petits, tous roumains. Malgré que la plupart aient débuté avec un puits creusé à la main, ils ont presque tous bien réussi. Devenus des producteurs importants, ils se sont retirés en vendant un bon prix à des sociétés par actions fondées à partir de 1895, leurs puits et leurs concessions.

A cette époque, la situation était devenue très favorable pour les premiers possesseurs de concessions sur tous les terrains pétrolifères du pays. La plupart vendirent. Étant partis de bas, ayant débuté avec très peu de capitaux, ils saisissaient avec empressement cette occasion de réaliser une petite fortune. Cela, d'ailleurs, sans trop de peine. En creu-

Digitized by Google

sant à la main, on avait rencontré à peu de frais et assez vite la première nappe d'huile. Les puits à sec après un forage rudimentaire étaient des exceptions. Beaucoup de puits creusés à la main donnaient de 20 à 50 tonnes par jour avant d'arriver à un rendement plus faible, et ils continuèrent à débiter pendant longtemps encore des quantités plus modestes. Le débit moyen d'un puits à la main était de 5 à 10 tonnes par jour.

Plusieurs producteurs s'étant réunis pour fonder une société roumaine de pétrole, on essaya, en s'assurant un suffisant débit de matières premières, et en établissant des fabriques perfectionnées, de préparer les sous-produits, d'obtenir des qualités uniformes, condition requise pour que la marchandise fût appréciée à l'étranger.

Les principaux centres de production étaient alors : Glodeni (district de la Dimbovitza), Campina (district de Prahova), Sarata (district de Buzeu), et Moinesci (district de Bacau). La production générale atteignait 70.000 tonnes. S'étant assurée par contrat une partie de cette production la société roumaine l'accumula dans les fabriques de Bucarest, de Monteoru, de Campina et de Moinesci, qui lui appartenaient pour la plupart. Elle acquit ou fit construire les conduites de Glodeni à Doicesci, de Bustenari à Doftana, introduisant dans la production une marche rationnelle. Mais bientôt, faute de capitaux et à la suite de discordes intérieures, cette société périclita. Elle dut transférer ses droits et ses établissements à la *Steaua Româna*.

La marche brillante de la *Steaua Româna*, les grandes acquisitions de terrains qu'elle fit vers la fin de 1896, suscitèrent la création d'une foule de petites sociétés, particulièrement de sociétés hollandaises. Il faut dire que beaucoup d'entre elles étaient formées uniquement dans le but de réaliser des apports de fondateurs. Les principales sociétés étrangères créées pendant cette période sont :

European Petroleum Company London à Bustenari, Holl. rumeensche Pet. Matsch. Amsterdam à Baïcoi, Tzintea, Nederl. rumeen. Pet. Mij. Amsterdam à Baïcoi, Arnheemsch-Pet Mij. à Reua-Bustenari, Amsterdam rumeensche Pet. Mij. à Poiana près Campina, Internat. rumeensche Pet. Industrie Mij. Amsterdam à Gura-Ocnitza, Helios, raffinerie à Cerhavoda, Berca Petroleum Company London à Berca, Roumanian oil Expl. Company ltd. London à Provitza, Roumanian oil trust London (actions de la *Steaua Româna*).

Digitized by Google

Les sociétés roumaines sont :

Aurora, raffinerie à Ploesti (l'usine est à Baïcoi). *Noul conduct român* à Ploesti (pipe-line de Bustenari à Baïcoi), Conduct european à Ploesti (pipe-line de Bustenari à Baïcoi), Speranza à Bucarest, société d'exploration et d'exploitation.

La *Steaua Româna* ayant su s'assurer une production de 12 000 wagons, chercha à mieux employer la matière première et à s'assurer des débouchés à l'étranger. Cette nécessité s'imposait à elle d'autant plus que ses concurrents, eux aussi, produisaient davantage. C'est alors que furent fondées les grandes raffineries de Campina et de Bucarest, et celles des districts de Dimbovitza, de Prahova, de Buzeu et de Bacau. A Giurgiu, la *Steaua Româna* a établi un réservoir destiné à charger les chalands-citernes transportant le pétrole roumain à Ratisbonne, d'où il s'achemine vers l'Allemagne et la Suisse. A Constantza, elle a aussi des installations permettant de charger par transvasement des bateaux-citernes qui se rendent dans la Méditerranée, et même jusqu'en Angleterre et en Norvège.

MM. Campeano et Grigoresco à Tirgoviste, d'autres encore, ont visé plus particulièrement la clientèle accessible par voie de terre. Ils exportent surtout du pétrole raffiné en Bulgarie, en Turquie et en Hongrie, soit en caisses, soit en wagons-citernes. L'Allemagne et la Suisse ont consommé en 1899 et 1900 une quantité notable de benzine roumaine.

La production du pétrole brut ayant doublé et quadruplé en 1895, les chemins de fer roumains n'hésitèrent pas à transformer leurs locomotives de façon à ce qu'elles pussent consommer, au lieu de houille, des résidus de pétrole combinés avec des lignites. La direction des C. F. R. possède aujourd'hui 340 locomotives transformées, dont 305 dotées de l'appareil Holden modifié, 5 de celui d'Urguhart, 1 de celui de Konrting, et 29 pouvant brûler toutes sortes de combustibles. Cet emploi du combustible national se justifiait, entre autres raisons, par le bon marché. Alors qu'une tonne de charbon Cardiff coûte en moyenne, en Roumanie, compris le transport 40 fr., son équivalent en résidus de pétrole combinés avec des lignites revient à environ 30 fr.

Voici d'ailleurs un tableau comparatif des combustibles employés au cours de ces dernières années par la C. F. R. Ce tableau est emprunté à la brochure que vient de publier M. l'ingénieur Al. G. Calotescu :

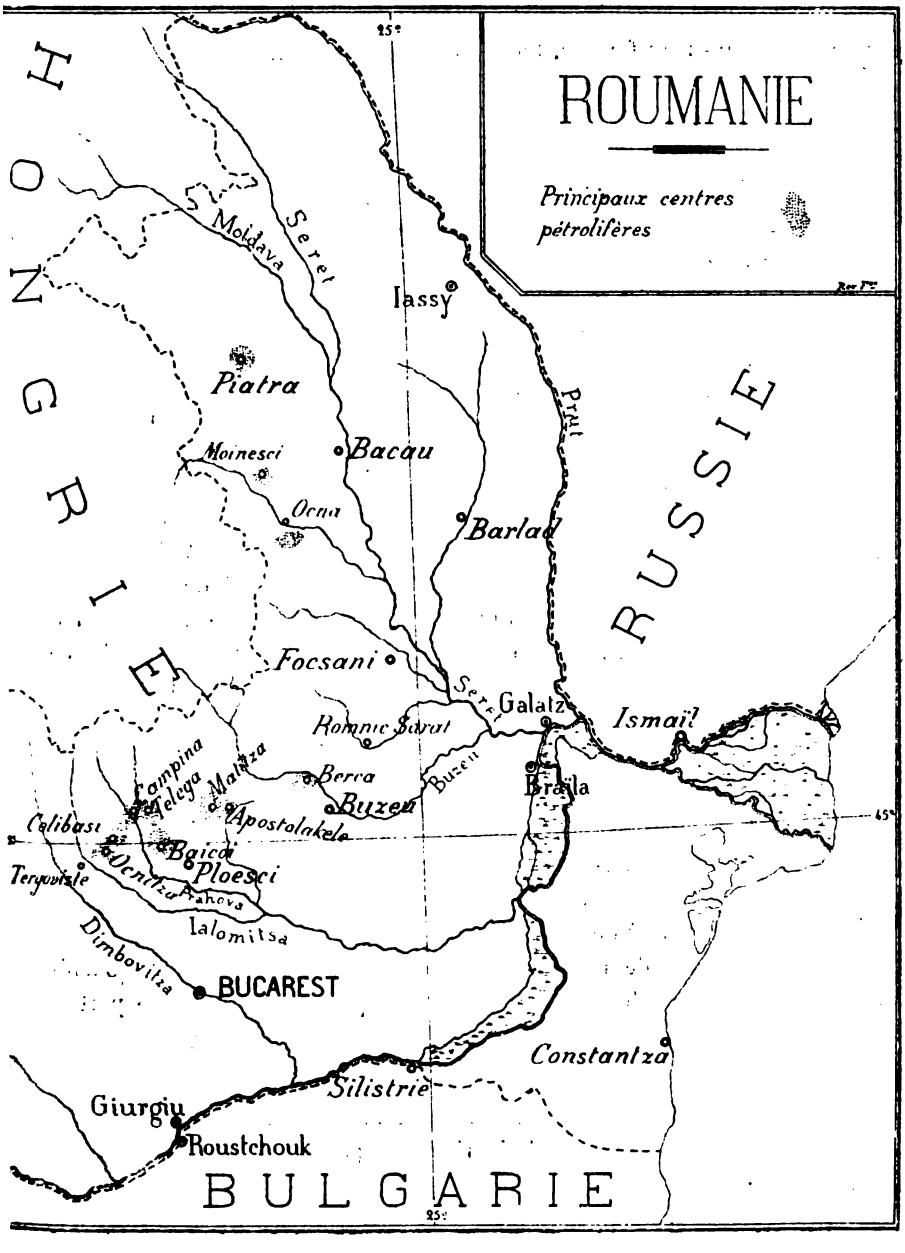
Digitized by Google

			1899	1900
Combustible national	Bois à brûler . .	(mèt. c.)	146.321	225.130
	Lignite	(kilogr.)	67.553.370	95.697.216
	Résidu de pétrole	(kilogr.)	16.178.982	23.706.148
Combustible étranger	Cardiff	(kilogr.)	15.586.310	13.660.234
	Silésie	—	27.926.822	10.050.104
	Westphalie . .	—	24.895.522	11.751.922
	Divers	--	6.323.654	
	Total	—	74.732.308	35.426.330
	Total transformé en Cardiff . .		147.163.204	147.080.193

M. Calotescu, énumérant les divers avantages présentés par l'emploi du résidu de pétrole comme combustible, fait observer que ce résidu a une force calorique (11.000 calories) beaucoup plus grande que celle du meilleur Cardiff (8.000 calories). Sa force de vaporisation plus grande permet d'obtenir de hautes pressions à volonté, sa manipulation plus facile, de réduire le personnel chauffeur, de s'approvisionner plus rapidement. Un navire employant des résidus de pétrole emmagasine de quoi marcher un temps double de celui pendant lequel il pourrait demeurer éloigné des dépôts, s'il était chauffé au charbon. Le résidu de pétrole brûle sans fumée, alors que les charbons, par leurs étincelles, incendient souvent les champs et les forêts, sans compter que leur fumée incommode les voyageurs dans les tunnels, attire l'attention de l'ennemi dans les luttes navales. Enfin le résidu de pétrole abîme moins vite les chaudières ; par son emploi, les dépenses d'entretien sont sensiblement réduites. A ce propos il est à observer que l'Angleterre, qui fournit du charbon à une grande partie de l'Europe, a été la première à employer comme combustible, dans sa marine surtout, les résidus de pétrole.

Ainsi qu'il fallait s'y attendre, la crise économique traversée par la Roumanie depuis 1899, et à laquelle nous faisions allusion au début de cet article, a exercé une fâcheuse influence sur cette industrie des pétroles roumains, qui présente un si brillant avenir. Constamment en progrès, depuis 1896, la production est demeurée stationnaire en 1899, 1900 et 1901. Cette production a été : en 1895 de 76.000 tonnes, en 1896 de 80.000, en 1897 de 110.000, en 1898 de 180.000, en 1899 de 250.000, en 1900 de 250.000, en 1901 de 250.000 environ. Cet arrêt est dû au

Digitized by Google



Digitized by Google

manque de capitaux, à l'impossibilité où se sont trouvés les producteurs de développer les forages. La production se répartit ainsi :

District de Prahova.		
Campina-Poiana	9.000	wagons.
Bustenari-Telega	11.000	—
Baïcoi-Tzintea, Matitza, Apostolake et Poiana	1.400	—
District de Dimbovitza.		
Ocnitza, Glodeni, Recea, Colibasi	1.400	—
District de Bacau.		
Moinesci, Solonti, Casin, Campeni, Piatra	1.400	—
District de Buzeu.		
Sarata, Berca, Tega	800	—
	25.000	wagons.

Nous avons dit que les puits de pétrole roumain étaient très riches. Ils ne sont inférieurs en débit qu'à ceux de Russie, et ont des rendements de beaucoup supérieurs à ceux d'Amérique et de Galicie. Le débit total d'une sonde est en moyenne de 10.000 tonnes. Ce qui fait surtout défaut, ce sont les moyens de transport. Dans le district de Buzeu, une notable partie des terrains pétrolifères est encore en friche à cause du manque de voies d'accès et de pipes-lines.

Les conduites existant à l'heure actuelle sont les suivantes :

Prahova, Bustenari-Doftana, B.-Campina, B.-Baïcoi, B.-Gageni, B.-Plopeni.

Dimbovitza, Ocnitza-Tirgoveste, Colibasi-Tirgoveste, Glodeni-Doicesci.

Buzeu, Sarata-Monteoru.

Bacou, Solonti-Moinesci.

Les conduites de Bustenari-Doftana, B.-Baïcoi, B.-Gageni, Glodeni-Doicesci, font exclusivement du transport payé ; les autres transportent la production de leurs propriétaires.

***

De tout ce qui précède, il ressort que la Roumanie est encore bien loin d'avoir épuisé son stock de richesses pétrolifères. Elle l'entame à peine. La zone pétrolifère roumaine s'étendant de Vilcea au district de Neamtzu, a une longueur de 400 kilomètres et une largeur moyenne approximative de 20 kilomètres, c'est-à-dire une surface d'environ

Digitized by Google

80.000 hectares. M. l'ingénieur Alimanesteanu, directeur de l'industrie et du commerce, et chef du service des mines au ministère des domaines, a écrit dans sa description du sous-sol de la Roumanie, relative à la production des terrains pétrolifères, les lignes suivantes : « Si l'on prend pour base les études et les observations les plus rigoureuses extraites des travaux exécutés dans le pays, on peut donner, comme chiffre absolument sûr, le nombre de 1.500 wagons par hectare, soit, pour 20.000 hectares une production de 30 millions de wagons qui, à raison de 250 francs le wagon, représenteraient une valeur de 7 milliards et demi. »

La surface totale de la zone représenterait donc une valeur de 30 milliards. Mais, faisait observer M. l'ingénieur Coucou Starostescou au congrès du pétrole de Paris, le chiffre de 1.500 wagons par district doit être considéré comme un minimum. L'expérience a démontré que la production est presque double et la surface totale de la zone pétrolifère roumaine, soit 80.000 hectares, représenterait ainsi une valeur de presque 60 milliards de francs. Sans prendre ces chiffres au pied de la lettre, on ne peut disconvenir de leur importance.

Sur la mise en valeur de ce trésor national, il importe que l'on connaisse l'opinion du pays auquel il appartient. Nous allons brièvement passer en revue l'opinion de deux hommes compétents à la fois par leur situation, et par les études spéciales auxquelles ils se sont adonnés.

Sur la question de l'affermage des terrains pétrolifères de l'État, qui a passionné ces temps derniers en Roumanie le monde politique et une grande partie de l'opinion publique, voici comment s'est exprimé M. C. Alimanesteanu :

« Si l'on n'a pas recours à des capitaux puissants, dit l'éminent spécialiste, l'industrie du pétrole en Roumanie restera toujours dans l'état où elle languit aujourd'hui, quoique nous soyons au centre de l'Europe, et que l'on agite la question depuis 1857 ! »

Et il ajoute :

« Je suis arrivé à la conviction fort inquiétante que, par notre nationalisme, nous avons réussi, surtout en matière de commerce et d'industrie, à éloigner beaucoup d'éléments étrangers honnêtes et utiles. Notre patriotisme tapageur et irréfléchi a fait que ces éléments n'ont pas trouvé place chez nous. L'homme honnête qui a travaillé avec son argent, d'où qu'il soit, est plus prévoyant, demande des situations

Digitized by Google

claires, établies et bien définies, qui lui permettent de calculer avec beaucoup de probabilité les avantages et les désavantages éventuels, tandis que nous, avec nos idées de protection nationale, nous n'avons laissé les portes ouvertes qu'à ceux qui savent pêcher en eau trouble, quand les choses ne marchent pas autrement. »

M. Alimanesteanu estime que la seule solution rationnelle ayant de grandes chances de réussite serait la concession des terrains pétrolifères en grands lots de 1.000 hectares ou en totalité. L'entrée de capitaux puissants dans le pays donnerait, dit-il, un grand essor à l'industrie pétrolifère en général, et augmenterait aussi la valeur de la propriété particulière.

En ce qui concerne la question des conduites de pétrole (pipes-lines), M. Alimanesteanu reconnaît que la liberté d'action de l'État est beaucoup plus restreinte, car il s'agit ici non seulement des intérêts du gouvernement, mais aussi des intérêts d'un grand nombre de propriétaires. Les terrains pétrolifères de l'État occupent un cinquième de la totalité des terrains pétrolifères de Roumanie ; le reste appartient à des particuliers. La question des pipes-lines est donc liée à l'avenir de l'industrie du pétrole chez les particuliers.

Deux solutions peuvent être envisagées : construction des conduites par l'État, et construction par un concessionnaire. M. Alimanesteanu considère que la première solution serait certainement avantageuse au point de vue de la confiance que peut inspirer l'État comme propriétaire de tous les réseaux de transports du pays ; mais l'État n'est pas en mesure d'entreprendre en régie un pareil travail. M. Alimanesteanu examine alors de plus près la seconde solution, et il déclare nettement que la perspective de donner la construction des conduites à un concessionnaire ne l'effraye en aucune façon.

A quelles conditions accorder cette concession ? Aux suivantes, selon M. Alimanesteanu :

1° Chacun peut, sur la base de la loi des mines (1) établir une conduite de pétrole brut ou raffiné pour aboutir des conduites principales à une station de chemin de fer, une raffinerie ou une station de pompe. Mais le transport par des conduites principales à la Mer Noire et au Danube,

(1) Consulter, sur la législation minière en Roumanie, le très consciencieux ouvrage de M. Gh. Teodorescu-Kirileanu : *Proprietatea minerilor*, Iassy, tipografia-editore « Dacia », P. Iliescu et D. Grossu, 1900.

Digitized by Google

installées par l'intervention et sous le patronage de l'État, doit être confié au concessionnaire X... pour une durée de trente ans.

2° Le concessionnaire des conduites principales paiera à l'État tant par tonne quand la qualité annuelle transportée ne dépassera pas 500.000 tonnes, tant de 500.000 à un million, et tant au-dessus d'un million. Les chiffres peuvent être débattus, et suivant les circonstances on peut partir de 70 à 80 centimes par tonne et aller, selon la qualité, jusqu'à 1 fr. 50 à 2 fr. On peut fixer aussi un tant pour cent sur le bénéfice net.

3° Les taxes de transport, de magasinage, d'assurances et de pertes seront fixées par l'acte de concession et ne pourront être modifiées qu'avec le consentement de l'État. Ces taxes sont indépendantes des tarifs des chemins de fer, c'est-à-dire que les chemins de fer ont toute liberté d'élever ou d'abaisser les taxes selon les circonstances. Sous aucun prétexte le concessionnaire ne pourra accorder des taxes de faveur.

4° La détermination de la qualité et de la quantité de pétrole sera faite par un fonctionnaire de l'État, en présence du producteur et du concessionnaire ou de leurs représentants, et sera constatée par un certificat qu'ils signeront. Le concessionnaire est obligé de se présenter pour procéder à ces opérations dix heures au plus tard après qu'il a été appelé par l'agent de l'État.

5° Dans le délai de 24 heures après que la marchandise aura été déterminée par la signature du certificat, le concessionnaire est obligé de la recevoir et de vider les réservoirs de réception pour faire place à la production journalière ; sans quoi, il sera payé une indemnité de retard et, dans ce cas, le producteur, assisté d'un fonctionnaire de l'État, peut, sans aucune sommation, après 24 heures, ouvrir le robinet et faire écouler le pétrole dans les champs, le concessionnaire étant obligé de lui payer au prix du jour la quantité et la qualité déterminée.

6° Cinq jours au plus après la signature du certificat, le concessionnaire de la conduite est obligé de livrer la marchandise à une des stations de pompe ou de chemin de fer reliées à la conduite, en étant responsable de tout dommage, etc.

7° La comptabilité de la conduite serait publique, c'est-à-dire que toutes les opérations seront publiées une fois par mois au *Moniteur officiel* ; ses registres devront pouvoir être inspectés par les agents de l'État

Digitized by Google

et les taxes seront affichées à toutes les stations de réception et aux mairies des communes où habitent des exploitants.

8° En cas de violation des stipulations du cahier des charges, il sera prévu des amendes de . . . . et, en certains cas, *la confiscation de la conduite par l'État*, sans jugement. sommation, etc.

A la conception de M. Alimanesteanu, opposons maintenant celle de M, l'ingénieur Al. G. Calotescu. En tête de la brochure qu'il vient de publier à Bucarest, M. Calotescu a inscrit cette devise, empruntée à C. R. Mircea : *Par nous-mêmes*. C'est assez dire dans quel sens il va conclure. M. Calotescu s'exprime ainsi :

« En exposant la question des terrains pétrolifères en Roumanie, je n'ai pas la prétention de faire de l'érudition ; j'ai seulement le désir de contribuer à fortifier cette conviction justifiée :

1° Que la question du pétrole est pour nous, Roumains, « la question la plus importante » ; que d'elle dépend notre régénération et notre indépendance économique, et par voie de conséquence, notre *réelle* indépendance politique ;

2° Que nous pouvons résoudre la question du pétrole par nous-mêmes, c'est-à-dire, sans être forcés de recourir aux capitaux étrangers dans des conditions désavantageuses... ».

Et voici les principaux points du programme de travaux de M. Calotescu :

Construction d'une conduite à Giurgiu pour le pétrole brut; édification, dans ce port, d'une vaste usine transformant le pétrole brut en ses dérivés. Construction de réservoirs d'entrepôt — autant pour le pétrole brut que pour ses dérivés — sur les principaux points de la frontière. comme cela a été fait en Bavière, à Regensburg (Ratisbonne), point terminus de la navigation du haut Danube. Dans ces réservoirs, chacun peut entreposer sa production, en attendant une vente rémunératrice; le déposant peut même, sur ce gage, emprunter l'argent qui lui est nécessaire pour pousser plus avant l'exploitation commencée.

Développement du service des transports sur le haut Danube.

Développement du service des mines par la fondation d'une école des mines, de pétrole et de sondages, par des améliorations apportées au laboratoire de chimie existant à l'heure actuelle.

Réunion de tous les producteurs de pétrole en une association qui traiterait avec l'État.

Digitized by Google

En ce qui concerne les moyens financiers propres à mener à bien ces projets, M. Calotescu croit que, dans les circonstances actuelles, la solution la plus pratique serait de contracter à l'intérieur un emprunt spécial d'environ 15 millions, auquel on ferait face avec les revenus de la conduite et des réservoirs d'entrepôt.

Entre ces deux opinions, il ne nous appartient pas de prendre parti. Notre but a été simplement d'exposer de façon aussi claire que possible, et dans un cadre forcément restreint, la question des terrains pétrolifères en Roumanie. Un congrès du pétrole doit se tenir au mois de septembre prochain à Bucarest.

D'un congrès tenu dans la capitale de la Roumanie, des libres opinions émises à cette occasion, peut sortir une solution conforme à la fois aux légitimes aspirations du peuple roumain, aux intérêts et aux espérances des étrangers disposés à apporter en Roumanie leurs ressources pécuniaires et leur activité.

Léon Paquier.

P.-S. — Outre les ouvrages des auteurs cités plus haut, nous avons largement mis à contribution, pour cette étude, les travaux de M. de Hurter-Amann, consul général d'Autriche-Hongrie à Bucarest.

L. P.

VILLEBOIS-MAREUIL A BOSHOF

Voici deux années que le colonel de Villebois-Mareuil est tombé au champ d'honneur à Boshof sans avoir eu la consolation de voir ceux pour lesquels il faisait le noble sacrifice de sa vie, convertis à ses idées et à ses principes. Pendant 4 mois il n'avait cessé avec une admirable patience, lui si ardent et si entreprenant, de prodiguer ses conseils autorisés à ceux qui ne voulaient pas l'entendre. Vainqueurs au début sur toute la ligne, les Boers se crurent assez forts pour pouvoir se passer des avis d'officiers rompus dans le métier des armes. Vaincus, ils donnèrent après Paardeberg l'exemple d'une démoralisation qui rendait à peu près inutile l'appui qu'on leur avait offert.

Ce fut cependant à ce moment qu'ils acceptèrent — combien tard! — les services que leur offrait le colonel de Villebois-Mareuil qu'ils nommaient général et chargaient d'organiser une légion étrangère. Quelle serait aujourd'hui la joie sans bornes du chevaleresque officier, s'il pou-

Digitized by Google

vait contempler les résultats éclatants obtenus depuis 2 ans par les Botha, les de Wet, les Delarey et bien d'autres, mettant si heureusement en pratique la tactique qu'il n'avait cessé de préconiser, de couper les communications, d'enlever les convois et de ruiner en détail un ennemi trop puissant pour être attaqué de front. S'il ne put être un acteur éminent du grand drame sud-africain, il fut, indiscutablement, un précurseur.

On ne possédait ici que des éléments d'appréciation incomplets sur le rôle joué par Villebois-Mareuil au Transvaal. Un livre que vient de publier tout récemment M. Jules Caplain (1) renferme une série de documents inédits fort intéressants, non seulement sur les affaires du Transvaal mais encore sur la carrière du colonel qui débuta presque dans la vie militaire par la brillante action du combat de Vienne (28 janv. 1871) à la fin de la guerre franco-allemande.

On s'est demandé souvent dans quel but Villebois-Mareuil avait entrepris le raid qui amena sa mort et pourquoi il ne l'avait entrepris qu'avec une poignée d'hommes. M. Caplain nous le révèle avec l'aide du carnet de notes du comte P. de Bréda, le vaillant et fidèle compagnon du colonel. Celui-ci venait d'être nommé général et chargé d'organiser une légion formée de tous les corps étrangers. Parmi ceux-ci quelques-uns, fort indépendants d'allure, semblaient peu disposés à répondre à l'appel. Villebois crut qu'il les attirerait davantage, s'il pouvait acquérir sur eux l'ascendant que donne un brillant coup de main et prépara dans ce but l'expédition de Boshof.

En dehors de ce but moral, il en poursuivait un autre. Il voulait voir par lui-même si les Anglais ne préparaient pas la construction d'un chemin de fer stratégique de Kimberley au cœur de l'Orange afin de faciliter leur marche en avant ou de remonter la vallée du Vaal, et dans ce cas, faire sauter au besoin le pont du chemin de fer sur la Modder. C'était d'ailleurs préluder à sa tactique d'opérer sur les derrières de l'ennemi. Pour agir vite et sans attirer l'attention il ne lui fallait qu'une troupe peu nombreuse mais choisie.

C'est dans ces conditions qu'il forma sa petite colonne avec les éléments étrangers réunis à Kroonstaadt, qui était alors le grand quartier général boer. Il avait déjà sous ses ordres un peloton d'Afrikanders sous

(1) *Villebois-Mareuil, son idée, son geste.* Imp^ie Levé.

Digitized by Google

le field-cornet Koolman, un de Hollandais sous M. Smorenburg, un de Français sous M. de Bréda. C'est parmi ces détachements que fut choisi le petit corps expéditionnaire qui, avec les 3 chefs ci-dessus, comprenait 52 Hollandais, 27 Français, parmi lesquels 1 Russe et 3 Hollandais qui avaient voulu servir dans ce peloton, et 15 Afrikanders, soit en tout 98. Le détachement était assez bien monté, mais l'armement était loin d'être homogène; les volontaires, venus de divers côtés, avaient en effet des fusils de 3 systèmes différents.

Le 24 mars, à 9 heures du soir, on quitta Kroonstadt, sous la conduite du field-cornet Koolman à qui seul le plan de l'expédition avait été communiqué. Dans cette 1re marche la colonne s'égara. Le 28, on arriva à Hoopstadt (150 kil.) Pendant que le général retournait un peu sur ses pas pour conférer avec un envoyé d'Europe, M. Van Dedem, la colonne repartait le 29 au soir et arrivait le 31 près de Driefontein à 25 kil. au nord de Boshof, où se trouvait le commando boer de Daniell (2 à 300 hommes) campé sur 2 kopjes (lisez *coppi*, collines) du sommet desquels on apercevait Boshof. Cette petite ville était occupée par les Anglais évalués à 3 ou 400 hommes.

Le 3 avril, Villebois rejoignit sa colonne et forma aussitôt un plan d'attaque de nuit de Boshof avec l'aide des Boers. Mais le 4, un de ceux-ci fit savoir qu'il y avait 7 à 8.000 Anglais à Boshof. Le général crut à une exagération évidente des Boers, mus par le désir de ne pas marcher en avant; il abandonna donc son projet et reprit sa route le 4 à 5 h. du soir, sans être suivi par le commando. Au lieu de passer à l'ouest de Boshof suivant le plan primitif, on se dirigea au S. E. par Spitzkop, où 16 Hollandais, pourtant bien montés, abandonnèrent l'expédition. Le guide, un homme du pays, égara la colonne pendant la nuit, ce qui eut de fâcheuses conséquences. Une halte d'une heure fut nécessaire pour se reconnaître, puis on continua la marche afin de traverser rapidement le terrain plat et découvert que coupent les routes d'Hoopstad et de Brandford.

Le 5 avril, à 9 h. du matin, on s'arrêta pour se reposer jusqu'au soir à un point nommé Kalkfontein à 12 kil. S. E. de Boshof. Le fermier, nommé Beck, déclara qu'une patrouille anglaise venait quotidiennement à la ferme. Sur ce, on repartit, mais chevaux et hommes, fatigués par 15 heures de marche, n'en pouvaient plus et il fallut faire halte à 1 kil. plus loin. Les chevaux furent mis au pâturage, entravés selon l'usage

Digitized by Google

boer, ce qui ne les empêcha cependant pas de s'écarter assez rapidement.

On remarqua alors que le fermier Beck était parti aussitôt en voiture pour Boshof ! Il y fut vers 11 heures et les Anglais, qui apparurent vers 1 h. 30 — juste le temps nécesasire pour ariver — dessinèrent, sans aucune hésitation, un mouvement enveloppant autour du kopje occupé par la colonne. Beck avait donc averti les Anglais et trahi ses compatriotes. cela résulte d'ailleurs d'une dépêche anglaise ainsi conçue : « *Le matin*, le général Methuen *a reçu avis* qu'un petit commando boer était en position sur un kopje situé à 9 milles à l'est de Boshof. »

Vers 1 h. 30, le l^t de Bréda, qui se trouvait sur le kopje, aperçut à 1.500 mètres une patrouille anglaise qui s'avançait. On réveilla tout le monde et le rassemblement se fit. On n'était plus que 64, quelques hommes fatigués étant restés en arrière, outre les 16 Hollandais. Le nombre des ennemis augmentait sans cesse et paraissait considérable, car une partie du corps de Methuen (environ 2.000 h.) venait effectivement d'arriver à Boshof.

Que faire ? Il était impossible de rejoindre les chevaux dispersés. Il fallait se défendre d'une façon désespérée jusqu'à la chute du jour qui arrive d'assez bonne heure avec l'espérance de pouvoir s'échapper à la nuit. Les Anglais étaient trop. Ils formèrent le cercle.

« Je fus placé, dit M. de Bréda, avec la plus grande partie du peloton français sur la corne S. du kopje (où se trouve un haut mimosa) qui nous fut indiqué comme le réduit de la défense. Une dizaine d'hommes furent placés sur la corne N. ; les autres sur un ressaut de terrain plus à l'ouest. Les Anglais arrivaient du N. O. Une partie prit position sur un petit kopje situé à 800 mètres et tira sur nous immédiatement. Les Anglais mirent un temps assez long pour terminer leur mouvement. Le feu commencé à 800 mètres alla toujours en croissant à mesure qu'ils approchaient. Leurs maxims placés au sud (côté opposé à Boshof) tirèrent continuellement, mais leur feu eut un effet absolument nul.

« Le général était partout, allant d'un point à un autre au milieu des balles, plaçant les hommes, les encourageant et faisant preuve d'un admirable sang-froid. Les Anglais approchaient toujours de tous les côtés, à l'abri dans les broussailles. Ils attaquèrent d'abord le ressaut de terrain à l'ouest qui, au bout de quelques temps, fut intenable. Plusieurs Hollandais et Français furent tués ou blessés ; les défenseurs

Digitized by Google

se retirèrent peu à peu vers le réduit. Les Afrikanders, qui jugeaient la lutte inutile, ne tiraient pas. Ceux des Hollandais qui avaient le plus souffert restèrent vers le drapeau blanc des Afrikanders. »

A ce moment quelques hommes reculèrent, mais le général fit reprendre une position en avant. C'est alors que les défenseurs de la corne N. furent rejetés sur le mimosa. Un canon venait d'être mis en batterie à 800 mètres; mais ses obus ne blessèrent que deux hommes. L'ennemi se rapprochait de plus en plus.

« En ce moment, dit M. de Bréda, les Anglais maîtres de la corne N. du kopje arrivèrent sur nous baïonnette au canon. J'étais à ce moment là à une quinzaine de mètres du général. Je ne vis pas le moment où il tomba, séparés que nous étions par des arbustes et des grosses pierres, mais les témoins rapportent ainsi ses derniers moments. Il venait de faire baisser 2 drapeaux blancs qu'on hissait contre ses ordres. Un officier anglais arriva sur lui, il tira son revolver, visa l'officier qui tomba; un soldat anglais, un peu plus en arrière, lui tira alors un coup de fusil qui l'atteignit au côté droit. Le général tomba sans prononcer une parole.

» M. Van Maarseven son officier interprète, qui était près de lui, leva le drapeau blanc et le feu cessa petit à petit. Nous fûmes aussitôt désarmés. »

Le combat avait duré de 2 à 5 heures. Les 15 Afrikanders et quelques Hollandais n'ayant pas combattu, les défenseurs du kopje ne comptaient pas plus de 45 fusils. C'est avec d'aussi faibles forces que Villebois-Mareuil avait tenu pendant 3 heures contre plus de 1.000 adversaires, commandés par lord Chesham, qui, outre des réserves, étaient appuyés par 2 maxims et, en plus, 1 canon vers la fin du combat. Si sa colonne n'avait pas subi en route et pendant le combat des défections qui la réduisirent de moitié, il aurait pu prolonger la résistance jusqu'à l'orage épouvantable qui éclata peu après le combat. La nuit aidant, la retraite eût été possible à travers la brousse. Des 45 braves qui tinrent jusqu'au bout 7 furent tués et 11 blessés, soit 40 0/0. Parmi les 24 Français, 3 furent tués et 6 blessés; un de ces derniers avait reçu 5 blessures. Les Anglais accusèrent 4 morts et 7 blessés.

Le lendemain, les Français obtinrent la permission d'assister aux obsèques de leur chef, auquel M. de Bréda adressa quelques mots d'adieu. Lord Methuen fit rendre les honneurs militaires par un corps considérable de la garnison (1.500 hommes environ) et ordonna qu'un monument

Digitized by Google

avec inscription fût élevé près de Boshof, là où reposait le corps du soldat tombé en héros. Cette noble conduite et ce loyal hommage rendu à un adversaire ont été appréciés en France comme ils le méritaient. Aussi, quand le sort des armes, si souvent contraire à lord Methuen, eut accablé ce dernier sous la plus cruelle infortune, tout le monde en France sut rendre justice au chevaleresque mais malheureux général anglais.

GEORGES DEMANCHE.

MORT DE CECIL RHODES

L'homme qui pendant près d'un quart de siècle jouit d'une influence prépondérante dans l'Afrique du Sud, détruisit des royaumes mais créa un empire, entassa fortune sur fortune, brisa toutes les résistances à coups de millions, et lança ses compatriotes avec une inlassable énergie à la conquête de territoires grands comme l'Europe entière et dans des entreprises grandioses, Cecil Rhodes, vient de succomber à 48 ans au Cap, des suites d'une maladies de cœur qui le minait depuis quelque temps (26 mars).

D'une imagination ardente, d'une habileté remarquable à saisir le nœud d'une question comme le point faible d'une entreprise, prompt dans l'exécution comme dans la conception, il était de ces hommes nés pour accomplir de grandes choses. Mais la puissance d'organisation qu'il possédait, et le crédit immense dont il disposait, il ne les mit que trop souvent au service de causes qui n'avaient rien à voir avec le droit, l'humanité et la justice. Pour lui, le but était tout et, pour l'atteindre, tous les moyens étaient bons. Il n'avait ni scrupules, ni remords. C'était un cynique, ne reculant pas devant une mauvaise action si celle-ci devait lui assurer la domination, dût-elle faire verser des torrents de sang. A ses yeux tout homme valait son prix et la puissance de l'or devait ouvrir toutes les portes.

On s'étonnera de la destinée prodigieuse de cet homme, que l'on a appelé à tort le Napoléon du Cap — car il ne fut qu'un Clive ou un Dupleix, en se reportant aux débuts de sa carrière. Né à Bishop's Startford, en Angleterre, le 5 juillet 1853, il fut élevé par son père, un clergyman de campagne; mais doué d'une mauvaise santé et condamné à 18 ans

Digitized by Google

comme phtisique, il fut embarqué pour le Cap afin de trouver sous un climat plus favorable quelque prolongation à l'existence. Ce fut son salut.

Sa santé rétablie, il vint finir ses études à Oxford puis retourna en Afrique. Il se fixa à Kimberley où il s'était fait chercheur de diamants. Il plaça ses premières économies sur la mine De Beers, acheta des claims, les revendit avantageusement, groupa les sociétés minières et manœuvra si habilement qu'en peu d'années il était devenu 50 fois millionnaire, le « roi du diamant » et le spéculateur financier le plus réputé de l'Afrique du Sud. Cette fortune rapide devait quintupler par la suite.

Ce n'était pas sans opposition qu'il avait réalisé l'ambitieux programme de contrôler toutes les mines diamantifères de l'Afrique australes et de devenir ainsi le régulateur de la production et du prix de vente dans le monde entier, les 9/10es des diamants passant entre ses mains. Dans un ouvrage récent sur C. Rhodes, M. Howard Hausman a fait un intéressant tableau de cette lutte pour la suprématie.

Après la fusion de toutes les petites entreprises minières il ne restait plus en présence à Kimberley que 3 groupes : la *De Beers*, présidée par Rhodes, la *Kimberley*, dirigée par Barnato et la *French Company*. Rhodes et Barnato pensaient de même : une seule compagnie devait subsister. Laquelle? C'est alors que commence un duel à coups de millions. Les deux rivaux achètent toutes les actions de la French Co qui disparaît. Rhodes, soutenu par les Rothschild, s'attaque alors directement aux actions de son concurrent. Celui-ci résiste vigoureusement et le monde de la finance suit la lutte avec une attention fébrile.

Tout à coup on apprend que Rhodes et Beit d'un côté, Barnato et W. Joel de l'autre, sont entrés en conférence. Le palabre dure un jour entier et continue pendant la nuit, sans autre interruption que celle motivée par l'absorption de sandwichs et de cocktails. La discussion est violente et les conférenciers semblent à plusieurs reprises sur le point d'en venir aux mains. Enfin à 4 h. du matin Rhodes a le dessus et le petit juif capitule. Les 2 compagnies rivales fusionnent et Barnato se résigne à ne jouer que le second rôle.

En 1881, C. Rhodes avait fait son apparition dans la vie politique. A cette époque il est chargé, par la colonie du Cap, d'une enquête sur les limites du Griqualand Ouest. Député au parlement du Cap, il devient chef de l'opposition. Très apprécié par le général Gordon, celui-ci veut

Digitized by Google

l'emmener avec lui à Khartoum, où le Mahdi devient menaçant. Mais Cecil Rhodes reçoit l'offre d'un portefeuille au Cap et ne suit pas Gordon. On sait que ce dernier ne revint pas.

En 1884, C. Rhodes est chargé d'une mission au Stellaland et en 1885 au Bechuanaland. Là comme au Griqualand il se heurte à un puissant obstacle : le président Kruger. Pour éviter la guerre, ce dernier renonce à invoquer sur ces pays des droits qui valaient bien ceux des Anglais. C'est à la suite de ces pourparlers que Kruger dit aux siens : « Ce jeune homme (Rhodes n'avait pas 32 ans) me causera bien du tourment. Mais, bah! si le cheval de course est plus rapide que le bœuf, celui-ci peut traîner des fardeaux plus lourds. »

La grande œuvre de C. Rhodes fut la création de la *Chartered*. En 1888 il avait quelque peu extorqué au roi des Matabélés, Lobengula, un traité à double entente lui donnant le droit d'exploiter toutes les mines du Machonaland. Le gouvernement britannique octroya presque aussitôt une charte à la compagnie qui se forma pour exploiter et coloniser l'immense territoire qui est aujourd'hui la Rhodesia et s'étend jusqu'au lac Tanganyka. Les débuts furent difficiles; les colons étaient plus rares que les aventuriers, les mines d'or rendaient peu et, en 1892, la Chartered voyait la banqueroute poindre à l'horizon.

Cecil Rhodes plaça alors le dr Jameson à la tête de l'administration du pays. Celui-ci fit des économies, réduisit sensiblement la force armée. Le résultat fut un soulèvement général des Matabélés qui se voyaient de plus en plus dépossédés de leurs terres par les blancs. Jameson inquiet, sans ressources, se retourna vers C. Rhodes qui lui télégraphia : « Lisez St-Luc, ch. XIV, verset 31 ». Jameson ouvrit la Bible et lut : « Quel roi sur le point de faire la guerre à un autre ne s'assied pas d'abord et se demande s'il peut avec 10.000 se rencontrer avec 20.000? ». Jameson réfléchit et agit en conséquence. Par bonheur la rébellion fut vite apaisée. Mais 2 ans après elle recommença et il fallut demander assistance au gouvernement impérial. Les Matabélés furent vaincus, mais non domptés et se retirèrent dans leurs montagnes. La mauvaise saison arrivait et les coffres de la Chartered étaient presque vides.

Cecil Rhodes eut alors un de ces traits d'audace qui cadraient avec son tempérament. Avec 2 guides, sans escorte, sans armes, il se rendit dans les monts Mattoppo où étaient concentrés les Matabélés. Là, avec

Digitized by Google

une hardiesse étonnante, il harangua vivement les chefs et les guerriers, leur demandant d'exposer leurs griefs et les adjurant d'ouvrir leurs cœurs à la paix. Après une longue discussion un des indunas jeta enfin ses armes à ses pieds. Les autres l'imitèrent. La paix était faite et la Chartered sauvée. Dieu sait cependant quelles horreurs avaient été commises sur ces indigènes!

En 1890, C. Rhodes avait ajouté à ses nombreuses fonctions celles de 1er ministre de la colonie du Cap. Il était alors au faîte de la puissance et jouissait d'une autorité dictatoriale. C'est à ce moment qu'il donna une vive impulsion à l'entreprise grandiose qu'il rêvait : réunir le Cap au Caire par un télégraphe et un chemin de fer. Le Portugal, qui avait des droits et des établissements dans le bassin du Zambèze, gênait ses projets. Il l'en chassa brutalement et l'obligea, sous la gueule des canons de l'escadre britannique, à renoncer à un vaste territoire.

Le succès avait jusqu'alors couronné toutes les entreprises de C. Rhodes. Au Cap, il vivait en bonne intelligence avec les deux races et avait su gouverner avec le Bond Afrikander. Il rêvait la fusion des deux éléments boer et anglais et la constitution, sous leurs auspices, d'une puissante confédération de l'Afrique du Sud. Cette politique d'union lui réussit jusqu'au jour où il essaya d'y faire entrer le Transvaal. Celui-ci se méfiait; Kruger connaissait Rhodes, il résista. *Indè iræ*. Le Transvaal n'était plus un État auquel on ne peut faire attention; depuis 1888, il était devenu riche, grâce aux mines d'or de Johannesburg. Ces mines étaient exploitées par des sociétés anglaises, mais sous le contrôle des lois transvaaliennes. Cet état de choses était gênant; il fallait le faire cesser, mettre la main sur les mines et par suite asservir le Transvaal. C. Rhodes s'appliqua à souffler sur le feu et réussit admirablement à faire des mineurs anglais un centre de mécontents. Le terrain était préparé, il n'y avait plus qu'à agir.

On n'a pas oublié comment, à la fin de décembre 1895, le dr Jameson quitta Mafeking à la tête d'une troupe armée de 700 hommes, envahit en pleine paix le Transvaal pour aller soulever les uitlanders de Johannesburg. Vaincu et pris près de Krugersdorp par Cronjé, Jameson ne dut qu'à la magnanimité de Kruger d'être relâché avec ses compagnons.

Cet acte de flibusterie eut un énorme retentissement dans le monde. Le cabinet britannique le désavoua. C. Rhodes se joignit à lui, mais, le 6 janvier 1896, donna sa démission de 1er ministre et, quelques

Digitized by Google

mois après de directeur de la Chartered. Son étoile avait pâli et il se sentait obligé de disparaître momentanément de la vie politique.

Avait-il pu ignorer la tentative de Jameson et par suite ne pas l'encourager ? La réponse ne peut être douteuse par suite de la double situation qu'il occupait au Cap et dans la Rodhesia. Il y a aussi ces deux dépêches chiffrées que lui adressa Jameson : « A moins d'ordre contraire, je pars demain soir », et « J'entre cette nuit au Transvaal ». Quelle valeur attacher à un démenti imposé par Chamberlain et les circonstances, surtout quand on a pu voir Jameson devenir l'ami intime et le commensal de Rhodes, l'accompagnant dans ses voyages et le soignant jusque sur son lit de mort ?

C. Rhodes était atteint dans ses œuvres vives ; mais un lutteur de sa trempe ne se tient pas pour battu. En 1898, il reprenait la direction de la Chartered et il n'a cessé depuis à pousser à la guerre qu'il envisageait d'un cœur léger, et dont il n'a pas vu la fin. Au début des hostilités il se jeta dans Kimberley pour mieux défendre ses diamants. Il pensait bien que l'Angleterre viendrait le délivrer. Elle le fit, mais au bout de 5 mois seulement et au prix de quels sacrifices ! Depuis lors Cecil Rhodes était rentré dans l'ombre. Cette guerre fut son châtiment ; il devait en mourir.

Tel est l'homme que les uns ont traité de génie, les autres de brasseur d'affaires ou d'aventurier. Tous avaient un peu raison, car il y avait de tout cela en lui.

G. Vasco.

LA GUERRE AU TRANSVAAL

DELAREY

Le vaillant et heureux chef boer dont le nom est aujourd'hui célèbre, Delarey, était avant la guerre un fermier des environs de Lichtenburg, où il dirigeait une importante exploitation agricole. Placé dès le début des opérations à la tête d'un commando, il a pris une part des plus actives à la lutte pour l'indépendance de sa patrie. Opposé déjà, il y a 2 ans et demi, à lord Methuen, dont il a été presque le constant adversaire, il arrêta la marche de ce dernier sur Kimberley en lui livrant le sanglant combat de Modder River (30 nov. 1899). Lorsque Cronjé eut

Digitized by Google

pris le commandement des forces boers sur la Modder, Delarey fut envoyé dans les districts révoltés du Nord du Cap et établit son quartier général à Colesberg. Son adversaire fut, d'abord le général French, puis le général Cléments. La marche en avant de lord Roberts, ayant obligé les Boers à évacuer les districts du Cap, Delarey se replia sur le nord de l'Orange et couvrit, avec Botha, la retraite générale sur Kroonstadt, puis sur Prétoria. Après l'occupation de la capitale du Transvaal, il se retira à l'ouest de celle-ci et n'a cessé depuis de se maintenir avec succès dans le triangle Vryburg-Mafeking-Prétoria.

C'est dans cette région qu'il a livré, depuis près de 2 ans, ses plus brillants combats, et aucun général boer n'a été aussi favorisé que lui par la Fortune. A Uitval's Nek (19 jt 1900) il s'empare d'un fort détachement et de 2 canons. A Nooitgedatch (13 déc.) il inflige au général Cléments une sanglante et complète défaite. A Vlakfontein (29 mai 1901) il écrase l'arrière-garde de la colonne Dixon. A Mœdwill (30 sept.) il livre un sanglant combat au colonel Kekevich dont il a surpris le campement. Près de la rivière Great Marico (24 oct.) il enlève à la colonne Von Donop une partie de son convoi après un vif combat. Le 25 février 1902, il écrase près de Klerksdorp la colonne Anderson, s'empare de son convoi et de 5 canons. Enfin le 7 mars, il met le sceau à sa réputation en capturant lord Methuen, son convoi, 5 nouveaux canons et en mettant en complète déroute tout ce qui n'a pas été pris ou tué de sa colonne.

Tel est le bilan de Delarey dont la tactique a toujours consisté à agir en secret et avec rapidité et à frapper fort quand il a cru le moment favorable. Aussi le général French a-t-il pu dire de lui : « Aucun chef boer ne nous donnera autant de tracas que de Wet, mais aucun ne nous coûtera autant de vies que Delarey ! »

Comme de Wet, Delarey est un silencieux et on l'a surnommé « le Taciturne ». C'est un de ceux dont le colonel de Villebois-Mareuil, bon juge en la matière, a pu apprécier les sérieuses qualités militaires. Aussi, à ce point de vue, a-t-il porté sur lui, dans son *Carnet de campagne*, un jugement très flatteur.

« C'est, dit-il, un homme de taille élevée, maigre, avec une grande barbe noire, l'œil énergique et intelligent, répondant vite et avec précision aux demandes dont il est assailli. Je lui raconte ce que je pense des évènements de la Modder River. Il me dit son impression identique

Digitized by Google

sur la position Cronjé, que la Modder n'était pas un point d'appui puisqu'on pouvait la passer partout. Il avait indiqué à Cronjé une position en triangle pour couvrir Kimberley, et je remarque en passant que son intuition militaire lui avait fait découvrir la valeur tactique de la fameuse *caput porci* de Jomini ou de l'échelonnement en retraite des deux ailes que j'avais entendu à l'issue d'une manœuvre du 6e corps tant prôner par le regretté général de Miribel. Je comprends déjà que je suis en présence d'un homme digne du commandement élevé et je prie le général de vouloir bien m'appeler auprès de lui s'il se rend sur la Modder. »

Le général Delarey fut une des premières victimes des procédés de dévastation couramment employés par les Anglais. Son exploitation fut saccagée, ses maisons et son mobilier détruits. Jouissant jusqu'alors d'une belle aisance, il se trouva par suite ruiné du jour au lendemain, n'ayant pour tout bien que son fusil et les effets qu'il portait sur lui. Philosophe de sa nature il ne s'affecta pas autrement de ce désastre et, ayant conduit un jour ses burghers sur l'emplacement qu'occupaient ses maisons, il leur adressa ces paroles :

« Vous voyez, mes amis, ils ont tout brûlé, tout détruit ; mais je ne me sens pas abattu pour cela. Je ne possède plus rien maintenant ; je n'ai donc plus rien à perdre. Faites comme moi, jurez une haine sans merci à ceux qui sont venus nous provoquer chez nous, pour nous dépouiller de notre bien.

« Jurez encore de défendre votre sol jusqu'au bout et de ne jamais céder devant les Anglais. Ils veulent notre pays. Ils l'auront peut-être, si Dieu le veut, mais ils ne nous auront pas. Ils ne nous trouveront que dans les cimetières. »

Malgré cela Delarey, comme tous ses compatriotes, a toujours voulu que les prisonniers anglais fussent humainement traités. « Rendons le bien pour le mal, disait-il, et ne faisons pas à nos ennemis ce qu'ils font à nos compatriotes. Celui qui est au ciel voit tout et juge tout et il saura un jour rendre justice à chacun. »

Ses adversaires n'ont pas agi de même envers les siens, bien que le *Times*, en annonçant la libération de lord Methuen, ait insinué que Delarey était sans doute heureux « de récompenser ainsi la bienveillance témoignée par lord Methuen à sa femme et à ses enfants. » Or la famille de Delarey, razziée par les soldats de Methuen, ne bénéficia d'aucun

Digitized by Google

avantage particulier et fut traitée et envoyée comme les autres dans un camp de concentration près de Prétoria.

Dans cette guerre, parfois barbare, Delarey s'est toujours attaché à ne laisser derrière lui que le souvenir de sa grande bonté et de sa générosité infinie. Visitant un jour à Nooitgedacht des blessés anglais, il entendit l'un d'eux demander si c'était lui le « bon » Delarey. Il s'approcha alors du blessé, lui parla et le consola ; puis, se retirant, il fit remarquer aux siens, avec une satisfaction non dissimulée, qu'il était fier d'avoir été appelé bon, témoignage bien rare de la part d'un ennemi.

Dès le début de la guerre, il avait été cruellement atteint dans ses plus chères affections. A Modder River, il avait vu un de ses fils, frappé d'une balle, tomber mort à ses côtés. Se penchant sur le corps de l'enfant — celui-ci n'avait que 15 ans — il se recueillit et, après avoir fait une prière silencieuse, il demanda aussitôt qu'on fit venir son second fils. Deux jours après il avait auprès de lui un enfant de 13 ans qui venait partager ses fatigues et ses dangers.

S'il était généreux envers les prisonniers anglais il savait aussi les traiter selon leurs mérites. C'est lui qui eut l'idée de leur enlever leurs uniformes et leurs vêtements et de les renvoyer court vêtus ou habillés seulement de peaux de mouton. Il arrivait ainsi à équiper sans frais ses burghers et trouvait en outre le moyen de rabaisser la morgue vraiment extraordinaire dont faisaient le plus souvent montre les Anglais.

Tel est l'un des trois grands chefs en qui les Boers ont si heureusement confié le soin de présider à leurs destinées militaires.

LES PRISONNIERS FRANÇAIS

On n'a pas oublié que parmi les volontaires étrangers qui prirent les armes en faveur des Boers et sont aujourd'hui prisonniers de guerre figurent un certain nombre de Français. La *Revue Française* (1) a donné les noms et fait connaître la situation de ceux qui sont internés à Ste Hélène et à Ceylan. Mais, ainsi qu'il avait été dit, tous les Français détenus là-bas n'ont pas été pris les armes à la main. Plusieurs avaient fait acte de soumission aux autorités britanniques et, après avoir été laissés libres, ont été arrêtés et déportés sans aucun motif.

C'est contre ce traitement, violant les engagements pris et contraire

(1) Novembre 1901, p. 674.

Digitized by Google

au droit des gens, que nos compatriotes ont protesté, se basant pour cela sur la proclamation suivante de lord Roberts, datée de Johannesburg, 31 mai 1900 :

« Les combattants, dit le maréchal, n'ayant pris aucune part active à la politique qui a amené la guerre entre les deux pays, ceux n'ayant pas pris le commandement des forces des républiques sud-africaines, ou n'ayant pas réquisitionné ou usé de violence envers des sujets britanniques, ou commis des actes contraires aux usages de la guerre civilisée, et qui consentiront à déposer les armes de suite en prêtant serment de neutralité, recevront des passes, leur permettant de retourner dans leurs foyers, où ils seront sous la protection des armes britanniques, et *ne seront pas faits prisonniers de guerre.* »

Voici maintenant comment ils étaient traités lorsqu'ils se rendaient à leurs vainqueurs; le document suivant, qui est la protestation de nos compatriotes prisonniers, en témoigne :

« Nous sommes actuellement, à Ceylan, six Français, les nommés Lafosse, Junique, Montazel, Michel, Jean de Loth, de Courcenay, qui sommes détenus comme prisonniers de guerre, de façon illégale. Voici les faits :

Le 31 mai 1900, lord Roberts, entrant à Johannesburg, lança une proclamation promettant de ne pas inquiéter les combattants boers qui déposeraient les armes et prêteraient le serment de neutralité.

Le 8 juin, confiants dans la parole de lord Roberts, nous allâmes à Johannesburg déposer nos armes et prêter le serment exigé. Il nous fut alors délivré des permis de résider dans la ville, en attendant que nous puissions quitter le pays et retourner en France.

Le 6 juillet, nous étions arrêtés, ainsi que tous les Européens habitant Johannesburg, et internés au fort. Le major Davies, commandant la place, interrogé par nous, nous fit répondre qu'on nous arrêtait simplement pour nous expulser. Ce fut en effet ce qui se passa pour tous nos compagnons qui furent renvoyés en Europe alors que nous six seulement étions expédiés à Ceylan comme prisonniers de guerre. Il y a certainement là une erreur, car nous étions couverts par la parole de lord Roberts, mais personne n'a voulu en convenir. »

Il y aura bientôt 2 ans que ces faits se sont passés, mais ce n'est que bien tardivement, à la suite de réclamations répétées, que notre ministère des affaires étrangères a bien voulu prendre en mains les intérêts

Digitized by Google

de nos nationaux. Lors de la discussion du budget des affaires étrangères au Sénat, M. Le Provost de Launay a rappelé, dans la séance du 20 mars, qu'il avait communiqué il y a plusieurs mois au ministre les réclamations de nos compatriotes, ainsi que d'autres provenant de Ste-Hélène.

M. Delcassé a répondu que parmi les Français pris les armes à la main on ne pouvait, au nom du droit international, élever aucune contestation à leur égard. Mais il a reconnu que 9 autres se trouvaient dans une situation plus délicate, ayant été arrêtés et déportés après avoir prêté serment de neutralité.

« Le fait est exact, a ajouté le ministre. Justifie-t-il l'arrestation de nos compatriotes? Notre opinion est qu'on ne peut faire un prisonnier de de guerre que sur le champ de bataille. L'opinion anglaise, au contraire, est que l'on a le droit de considérer comme prisonnier de guerre tout homme qui, ayant combattu à un moment donné, est arrêté au cours de la guerre, même après avoir déposé les armes...

Je puis dire au Sénat et à l'honorable M. Le Provost de Launay que, sur 35 Français pris les armes à la main, 6, à l'heure actuelle, ont été libérés et sont rentrés en France. Sur les 9 qui se trouvent dans la situation spéciale que je viens de préciser, c'est-à-dire qui ont été arrêtés après avoir déposé les armes, 2 ont été libérés et sont de retour dans leur pays; 3 se trouvent en liberté sur parole à Kandy; 2, qui avaient été conduits au camp de Ragama, ont été autorisés à résider à Kandy, mais par permission de 15 jours renouvelable...

Un est au camp de Hambontotta; un, enfin, le dernier, est en prison à Colombo. Celui-là, compromis dans un mouvement de rébellion, en a été quitte pour quelques mesures disciplinaires.

Je n'ai pas besoin de dire au Sénat que nos efforts ne sont pas épuisés; dans une lettre en date du 3 mars, répondant à une communication que j'avais prescrit à notre ambassadeur de lui faire, par une dépêche du 24 février, le ministre des affaires étrangères du roi a promis « d'examiner de nouveau la question et de rechercher ce qui pourrait être fait pour la régler favorablement ».

C'est avec satisfaction que l'on apprendra, d'après les déclarations du ministre, que 2 des 9 intéressés ont été complètement libérés. Un autre de nos compatriotes, M. Campagnolle, détenu aux Indes au camp de Trichinopoly, vient d'être remis en liberté pour raison de santé. Mais

Digitized by Google

ce ne peut être là qu'un commencement. Il importe que, dans les négociations en cours, la thèse française soutenue à la tribune reçoive enfin une pleine et entière satisfaction. Si l'Angleterre veut qu'on respecte les droits de ses nationaux, il faut qu'elle respecte à son tour ceux des sujets étrangers. Il est rationnel que dans tous les conflits d'intérêt où nous sommes engagés avec des sujets britanniques, en Afrique notamment, aucune compensation ne soit accordée avant que cette affaire ne soit réglée. C'est là le meilleur moyen de nous faire respecter.

OPÉRATIONS MILITAIRES

DÉFAITE DES COLONNES ANDERSON ET METHUEN (1)

L'ouest du Transvaal, qui depuis assez longtemps était relativement calme, vient d'être le théâtre de deux brillantes victoires des Boers.

Un fort convoi anglais parti de Wolmaranstadt, où se trouvait la colonne Von Donop, se dirigeait sur Klerksdorp, escorté du 5e bataillon de yeomanry et des 3 compagnies du 1er Northumberland, sous les ordres du lt-colonel Anderson. Il avait campé, le 24 février au soir, à Yzerspruit et avait repris sa marche le 25 à 4 heures du matin lorsque, peu après, à 10 milles S.-O. de Klerksdorp, l'avant-garde fut accueillie par une fusillade nourrie. L'obscurité était telle que les lueurs des coups de feu étaient seules visibles. Cette attaque fut repoussée. Mais bientôt une 2e fut dirigée contre le flanc gauche, dont les Boers approchèrent jusqu'à 100 yards; elle échoua également. L'arrière-garde fut alors assaillie et demanda du renfort. A ce moment, les Boers exécutant une charge s'interposèrent entre le flanc gauche et le convoi. Les mules s'enfuirent dans toutes les directions; jetant la confusion parmi l'infanterie. Les Boers profitèrent du désordre pour écraser successivement les divers détachements de l'escorte qui furent obligés de se rendre après 2 heures de combat. Les troupes montées de Klerksdorp — 200 hommes — accourues au bruit de la fusillade, furent tenues en échec par les Boers, et obligées de retraiter. Les commandos boers qui avaient opéré leur concentration avec une rapidité remarquable dans une région voisine

(1) Voir la carte hors texte du théâtre de la guerre, *Rev. Fr.* nov. 1899, et la carte des blockhaus, *R. F.* fév. 1902, p. 105.

Digitized by Google

des blockhaus et dangereuse pour eux formaient un ensemble variant entre 1.200 et 1.700 hommes sous les ordres de Delarey, Kemp, Cellier, Lemmer.

La défaite de la colonne anglaise fut complète. Elle perdit 50 tués, dont 5 officiers. 127 blessés dont 6 officiers et 452 prisonniers, dont 11 officiers, parmi lesquels le colonel Anderson, soit un total de 627 hommes, tout son convoi et son artillerie composée de 5 pièces de canon. Depuis longtemps, les Anglais n'avaient été aussi complètement battus ; ils devaient subir une non moins cruelle déroute quelques jours après. Kitchener, après l'affaire de Klerksdorp, télégraphiait que les colonnes Grenfell, Kekevich et Methuen poursuivaient Delarey et espéraient pouvoir lui barrer la route. Ce fut Delarey qui fit voir que ce n'était pas lui le poursuivi.

Le 7 mars, lord Methuen se rendant de Vryburg à Lichtenburg avec une colonne forte de 900 hommes montés du major Paris, 300 fantassins, 5 canons et un fort convoi, quittait le campement de Tweebosch où il venait de passer la nuit. Il devait rejoindre, le 8 mars, Grenfell qui avait avec lui 1.300 hommes montés à Rooianjesfontein, localité située un peu au S.-E. de Lichtenburg. La colonne s'avançait en 2 détachements, l'un escortant les chariots à bœufs qui s'étaient mis en route à 3 heures du matin, l'autre les chariots attelés de mules qui étaient partis 1 heure après.

A l'aube, entre Tweebosch et Palmietkuill, les Boers attaquèrent l'arrière-garde où étaient les fourgons à mules. Il y avait alors un intervalle d'un mille (1.600 mèt.) entre les deux groupes. L'attaque, qui fut soudaine, occasionna une première confusion causée par les chevaux conduits en main par les indigènes qui se mirent à galoper à travers le convoi de mules. Celles-ci — toujours les mules ! — furent prises de panique à leur tour et tous les wagons qu'elles traînaient formèrent une terrible mêlée. Avec les hommes montés, qui firent molle contenance, elles dépassèrent les chariots à bœufs qui avaient fait halte. Le major Paris, avec quelques hommes qu'il avait pu rallier, avait pris position à 3 milles au delà. Il se défendit vaillamment, mais fut bientôt obligé de se rendre ; 2 canons de la 38e batterie continuèrent le feu jusqu'à ce que tous les servants eussent été mis hors de combat. Le lt Nesham, resté seul, fut tué sur les pièces. Le reste des troupes montées, qui était en pleine débandade, fut poursuivi pendant 4 milles par les Boers :

Digitized by Google

560 hommes arrivèrent ainsi à toute bride à Maribogo et à Kraaipan, stations du chemin de fer au S. de Mafeking.

Après la fuite de l'arrière-garde, Delarey avait renforcé le corps d'attaque de la position où s'était établi Methuen avec 200 fusiliers du Northumberland et 2 canons. Celui-ci résista pendant 3 heures; mais blessé sérieusement à la cuisse et ses troupes éprouvant des pertes importantes, il fut obligé de se rendre vers 9 h. 30 du matin. Pendant cette dernière période de l'action, le reste de l'infanterie, à savoir 100 hommes du North Lancashire et 40 cavaliers de la police du Cap, qui avaient occupé un kraal, continuaient à se défendre. Mais les Boers ayant mis en batterie contre ces troupes 2 canons et 1 mitrailleuse, la position devint intenable et elles se rendirent vers 10 heures. Tout le convoi et l'artillerie tombèrent au pouvoir des Boers. Beaucoup de ceux-ci étaient habillés en couleur khaki, comme les Anglais, ce qui augmenta le trouble de ces derniers.

D'après l'état des pertes publié par petites doses — on sait que le War Office a toujours des listes additionnelles à faire connaître — les Anglais ont eu, dans cette désastreuse affaire, qui a pris le nom de Klip Drift, sur la rivière Harts, 61 tués, dont 4 officiers, et 156 blessés, dont 9 officiers. Quant aux prisonniers le nombre n'en a pas été publié, mais il est de plusieurs centaines. Tous ont d'ailleurs été relâchés, suivant l'habitude des Boers, même lord Methuen, que l'on s'attendait à voir garder en vue d'un échange contre un chef boer, Viljoen, ou Kruitzinger dont la tête est menacée. Cette extrême magnanimité de Delarey a surpris tout le monde en Europe, même les Anglais. Plusieurs généraux anglais ont été tués dans cette guerre, mais le lt-général Methuen est le premier officier général fait prisonnier par les Boers.

Delarey, qui n'avait, croit-on, plus d'artillerie, se trouve depuis ces deux affaires en meilleure posture ; il est en outre abondamment pourvu d'approvisionnements pour plusieurs mois. On remarquera qu'à Klip Drift le nombre des officiers anglais atteints est assez inférieur à la moyenne. La colonne Methuen était composée d'éléments très disparates (on comptait 14 corps différents!) et peu homogènes. Parmi les « Northumberland fusiliers » il se trouvait peut-être des hommes capturés 10 jours avant à Klerksdorp. Ce corps a été assez malheureux jusqu'ici : il était aussi à Modder River, Maggersfontein, Nooitgedacht, et y fut fort éprouvé.

Digitized by Google

Les Anglais ont essayé de prendre leur revanche. Le 23 mars au soir 5 colonnes partant de Commando Drift, sur le Vaal, Klerksdorp et Vaalbank ont essayé d'acculer les Boers à la ligne de blockhaus de Lichtenburg. Malgré leur marche rapide (125 kilomètres en 24 heures) elles n'ont pu envelopper Delarey. Elles ont ramené 3 canons de 15 livres et 2 pompons abandonnés par les Boers et 180 traînards ou non combattants. Il n'y a pas eu de combat.

OPÉRATIONS DIVERSES

Poursuivant ses opérations de « nettoyage » de la région N. E. de l'Orange, Kitchener, après la capture à Devaal River, près d'Harrismith, d'une quantité de bétail et de plus de 800 Boers dont la plus grande partie se composait de non-combattants, a transporté ses 33 colonnes dans d'autres secteurs, organisant la rafle de tous les petits commandos. Le 9 mars, 5 colonnes anglaises partant de la base d'un triangle formé par la ligne de blockhaus Kroonstadt-Heilbron-Wolvehoek, se dirigèrent vers ce dernier point qui forme le sommet du triangle. Mais le principal corps boer sous les ordres de Mentz réussit à rompre la ligne de blockhaus en lançant, suivant la tactique de de Wet, des troupeaux de bœufs rendus furieux contre les réseaux de fil de fer. Les Anglais ne purent prendre que 50 hommes.

Pourchassés de divers côtés, de Wet et Stejn franchirent de leur côté la ligne de blockhaus Heilbron-Frankfort, puis traversèrent la voie ferrée de Kroonstadt au Transvaal à quelques milles au nord de Wolvehoek, sous un feu nourri mais inefficace des blockhaus (9 mars), et se transportèrent dans le N. O. de l'Orange, près de Parys, sur le Vaal.

Pendant ces opérations la colonne Remington a découvert au N. E. de Reitz une caverne contenant 1 Maxim et une quantité considérable de munitions et d'approvisionnements de toute sorte. 3 canons Krupp ont été trouvés par la colonne Dixon dans le Liebenberg Vlei. Dans une opération contre le commando de Wessels, au début de février, la colonne Byng avait pris 1 mitrailleuse boer ainsi qu'une mitrailleuse et un canon perdus par les Anglais à Tweefontein. Les Anglais sont de plus en plus stupéfaits de voir les Boers aussi bien pourvus.

A l'est du Transvaal le général B. Hamilton a dirigé contre Botha des opérations qui ne paraissent pas avoir donné de résultats.

Au Cap, la situation est à peu près la même. Fouché, qui depuis

Digitized by Google

très longtemps opère au N. E. de la colonie, s'est rapproché du centre où est apparu le commando de Malan.

Un combat, qui n'a été connu que par la liste des pertes, a eu lieu le 24 mars dans la vallée de Rhenoster, prés de Sutherland. Les Anglais y ont perdu 8 tués, 9 blessés et 29 prisonniers. C'est un échec.

Le 23 mars sont arrivés à Prétoria, munis d'un sauf-conduit, MM. Schalk-Burger et Reitz, vice-président et secrétaire d'État du Transvaal. Ils se rendent dans l'Orange pour conférer avec le président Steijn et poursuivre sans doute de nouvelles négociations de paix. Mais on se demande ce qu'il pourra en résulter, les Boers revendiquant énergiquement leur indépendance et les Anglais refusant absolument de la reconnaître. Une transaction pourrait consister dans une quasi-indépendance des Boers sous la suzeraineté de l'Angleterre, et la cession à cette dernière du territoire minier du Rand, rattaché à une de ses colonies.

PERTES ANGLAISES

Les pertes des Anglais accusent, en février 1902, 566 décès par maladie ou accident (dont 20 officiers) contre 572, en diminution de 6 sur le mois précédent. Le nombre des tués ou morts des suites de blessures est de 171 (dont 23 officiers), contre 153; celui des blessés de 503 (dont 35 officiers), contre 387. Les rapatriés invalides ont été au nombre de 2.367 (dont 101 officiers), contre 2.004.

Voici un tableau comparatif des morts par maladie ou accident et des tués ou morts de blessures des mois précédents :

	Maladie	Tués	Total		Maladie	Tués	Total
Oct. 1900.	399	167	566	Oct. 1901.	166	205	371
Nov. —	490	188	678	Nov. —	281	219	500
Déc. —	481	298	779	Déc. —	393	220	613
Janv. 1901.	639	192	831	Janv. 1902	572	153	725
Fév. —	604	192	796	Fév. —	566	171	737
Mars —	458	165	623	Mars —	environ		650
Avril —	424	130	574				
Mai —	509	225	731				
Juin —	401	233	634				
Juil. —	209	164	373				
Août —	195	151	346				
Sept. —	166	241	407				

Digitized by Google

Dans les pertes de février sont compris les blessés, mais non les morts du combat de Klerksdorp.

Cette période de l'année est celle où les maladies font le plus grand ravage parmi les troupes anglaises. Il y a un an, c'est en janvier et février qu'a été atteint le maximum de décès, comme l'indique le tableau ci-contre. Il en sera de même en 1902, car mars annonce déjà une diminution.

Le total des pertes de la guerre, au 28 février 1902, est de 20.905 morts, y compris ceux décédés en captivité (102) et les rapatriés morts depuis leur retour (479), dont 12.973 par maladie (en Afrique). Le nombre des rapatriés invalides est de 68.701; celui des blessés de 21.848. L'ensemble des morts et des invalides s'élève à 89.606.

C. DE LASALLE.

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

L'explorateur africain, *Casati*, qui avait pris part à l'expédition d'Émin pacha, est mort à Côme le 7 mars. Né en 1838, à Monza, Casati avait quitté l'armée en 1879, avec le grade de capitaine, pour mener la vie de voyageur. Il se rendit d'abord à Khartoum et dans le Bahr-el-Ghazal, dont son compatriote Gessi pacha était gouverneur au nom de l'Egypte. De là il se rendit dans la province d'Emin pacha, Equatoria, et fut, chemin faisant, retenu prisonnier par un chef indigène de ces régions, Azanga; au bout de quelques mois il réussit à s'échapper. Casati fut reçu à Lado par Emin pacha avec cordialité et distinction. Le mahdi, alors dans toute sa puissance, avait pour ainsi dire coupé toute communication entre l'Equatoria et le reste des possessions de l'Egypte au Soudan. Emin, Casati et le voyageur russe Junker étaient isolés et menacés. Deux expéditions furent envoyées pour les dégager : l'une était dirigée par le dr Fischer; l'autre par W. Lenz. Toutes deux furent forcées de rétrograder. C'est Stanley qni devait parvenir à sauver Emin pacha, un peu malgré lui.

Entre temps, Emin avait délégué Casati comme lieutenant dans un territoire dépendant d'Equatoria, où régnait le roi Kabba Rega, fils du roi M'tesa. Kabba commença par le bien traiter, mais au bout d'environ 20 mois ses dispositions changèrent : il fit saisir Casati et le condamna

Digitized by Google

à mort. L'explorateur, toutefois, réussit encore à s'échapper et parvint, non sans périls, à traverser le Victoria-Nyanza, où Emin pacha vint fort à temps pour le recueillir. Casati rentra en Europe avec Emin et Stanley. Il a publié le récit de ses aventures et voyages.

On n'avait eu jusqu'ici que de rares nouvelles de la mission en Abyssinie de M. *du Bourg de Bozas*. Celui-ci, parti de Marseille au début de 1901, se rendit à Djibouti, accompagné du l^t Burthe d'Annelet, de MM de Zeltner, d^r Brumpt, Golliez, auxquels se joignirent 75 hommes d'escorte. La mission pénétra dans l'intérieur du pays somali et constata qu'à partir de Ferrad le terrain est jonché d'obsidienne, de silex et de grès concassé. Des excursions géologiques eurent lieu au lac Aramaya et au mont Hakim. Pendant les 2 mois que la mission passa à Harrar, le d^r Brumpt fit des recherches importantes sur les fièvres paludéennes et rassembla des collections de parasites, qui lui ont valu le prix Monbinne décerné par l'Académie de médecine. La mission quitta Harrar en juin 1901 ; descendant la vallée de l'Erer (Herrer), les voyageurs se dirigèrent vers le sud et constatèrent au delà du pays des Gallas, sur plus de 300 kilom. carrés, une région inhabitée, vaste plaine, où ils furent abandonnés par leurs guides. La mission fut sauvée de la disette d'eau à la suite de la chevauchée que M. du Bourg effectua seul, durant 10 heures, ce qui le conduisit à la rivière Dagatto. Après avoir franchi cette dernière, la mission pénétra dans l'Ogaden, où foisonnent le gibier et les éléphants ; puis arriva au confluent de la Bourka et de l'Ouebi Chébéli. 3 bateaux démontables furent mis à l'eau et permirent la descente du fleuve jusqu'à Imi ; les animaux du convoi, en longeant ce cours d'eau, furent décimés par la mouche tsetsé : 120 chameaux succombèrent. En octobre 1901, la caravane arrive enfin à Imi et réorganise son convoi. Une exploration de 250 kil. carrés est effectuée alors au sud du Cheik-Hussein, puis, se dirigeant vers l'ouest, la mission passe à Arguebla et longe les vallées de l'Oueb et de l'Oueb Maneb. MM. du Bourg et Burthe d'Annelet, laissant leurs compagnons, se dirigent seuls vers Addis-Ababa, où ils arrivent le 28 décembre 1901 ; ils sont reçus par Ménélik. Le v^te du Bourg de Bozas qui parle le galla, l'arabe et l'abyssin, d'une façon rudimentaire il est vrai, mais suffisante pour se faire comprendre des indigènes, doit poursuivre son exploration à l'intérieur de l'Abyssinie.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Tunisie : *Chemins de fer 1900.* — La Tunisie est à la veille de compléter son réseau ferré ; il est donc intéressant de voir quels sont les rendements des lignes existantes. D'après le rapport général pour 1900 on constate que sur l'ancien réseau (226 kil.) concédé à la Cie de Bône-Guelma, la recette kilométrique a été, en 1900, de 9.100 fr. Elle avait été de 9.500 fr. en 1899. La différence provient de la mauvaise récolte des céréales en 1900. Pour la ligne à voie large de Tunis à Bizerte, les recettes ont été en 1900 de 475.105 fr. ; la recette par kilomètre (6.529 fr.) a doublé depuis 3 ans ; tous les frais étant payés, il revient pour cette ligne au gouvernement un excédent de recettes de 110.215 fr. Les 2 trains quotidiens sur cette ligne ne suffisant plus aux besoins du trafic, un 3e, depuis longtemps attendu, sera mis en marche le 1er mai 1902.

La Tunisie renferme 367 kil. de lignes à voie étroite et 338 seulement si l'on en retranche la ligne de Tunis à Hammam-Lif et le tramway du Mornag. Les recettes de ces 338 kil. ont été de 910.658 fr., soit 2.698 fr. par kilomètre, contre 2.959 fr. en 1899, diminution due à l'insuffisance de la récolte des céréales. Les dépenses ont été de 101.770 fr. supérieures aux recettes.

Pour la ligne de Tunis à La Goulette et à la Marsa et l'embranchement de Tunis au Bardo, les recettes ont été de 481.166 fr., inférieures de 78.042 fr. aux dépenses d'exploitation et d'amortissement ; la recette kilométrique est de 17.454 fr. pour les lignes Tunis-Goulette-Marsa et de 1.403 fr. pour celle de Tunis au Bardo.

Aucune ligne nouvelle n'a été ouverte en 1900.

Introduction de l'arganier. — Le développement de la Tunisie et de l'Algérie ne consiste pas seulement dans l'implantation sur leur sol du plus grand nombre possible d'agriculteurs, de commerçants et d'industriels, il consiste aussi dans tout ce qui peut augmenter le bien-être et la richesse du pays. L'extension d'une industrie ou d'une culture, l'introduction d'une plante nouvelle concourent à ce but. Il s'agit précisément dans cette note de l'introduction d'un arbre nouveau.

Cet arbre n'existe qu'au Maroc. On ne l'a rencontré dans aucune autre partie de l'Afrique. Il s'appelle *l'arganier* (argania sideroxylon). Il appartient à la famille des sapotacées. C'est un arbrisseau épineux à feuilles petites, coriaces et alternes, à fleurs latérales, pédonculées. On le trouve dans la région comprise au nord et au sud de l'Atlas entre l'oued Tensift et l'oued Sous et à environ 10 milles des côtes. Il vient dans les terrains infertiles et sans eau, sur les collines sablonneuses, notamment du côté de Mogador et plus au sud chez les Chtouka. Voilà déjà un premier point établi, la facilité avec laquelle il semble pousser dans les terrains secs et sans eau. Ne possèderait-il que cette qualité qu'il y aurait intérêt à chercher à le répandre dans certaines régions dénudées de l'Afrique du Nord.

Digitized by Google

Lamprière qui voyagea au Maroc en 1789, a écrit ceci : « Les forêts d'argan qu'on traverse en voyageant dans l'Atlas font grand plaisir à rencontrer tant à cause de la variété des bois dont elles sont plantées que parce qu'elles reposent l'œil fatigué de la stérilité du reste du pays ». Ajoutez à cela que toute plantation nouvelle ramène, dans un sol depuis longtemps sans culture, une humidité des plus bienfaisantes.

Mais à cet avantage l'arganier en joint plusieurs autres. Son fruit, en même temps qu'il sert de nourriture aux animaux, fournit de l'huile, et son bois, qui est dur comme le bois de fer, peut être utilisé pour les charpentes. Le fruit que l'arbre produit à 3 ou 5 ans, du mois de mai au mois d'août, est gros comme une pomme reinette et contient un noyau dont l'amande donne de l'huile. Chameaux et chèvres mangent les fruits de l'arganier; les premiers les ruminent et rejettent le noyau; les seconds ne se débarrassent du noyau que par le tube digestif. Ces noyaux sont recueillis, concassés et les amandes qu'on en retire sont écrasées, mises dans une poêle, arrosées d'eau chaude et pétries en masse jusqu'à ce que l'huile s'en sépare. Les Marocains apprécient beaucoup cette huile qui sert non seulement pour la cuisine, mais aussi pour l'éclairage et la savonnerie. Elle a, il est vrai, un goût très prononcé, de sorte que si elle ne pouvait servir en Europe comme huile comestible, elle pourrait peut-être être employée en parfumerie.

Le bois peut être utilisé pour les constructions; enfin les racines bouillies avec du lait seraient un bon antidote contre les morsures de serpent. Voilà plus de qualités qu'il n'en faut, semble-t-il, pour tenter, dans nos colonies de l'Afrique du Nord, l'introduction de cet arbre précieux. G. Wolfrom.

Algérie : *Organisation du Sud Algérien.* — La Chambre vient de voter (25 mars), après une intervention décisive de M. le gouverneur général Révoil, un projet relatif à l'organisation des territoires du Sud Algérien et instituant un budget autonome et spécial pour ces régions.

Dans l'exposé des motifs, le rapporteur a rappelé que la constitution en unité administrative des territoires du Sud avait paru le meilleur moyen de réduire au strict nécessaire des dépenses démesurément grossies depuis quelques années. Ces territoires doivent être administrés par des procédés très simples et économiques. Inaccessibles à la colonisation européenne, peuplés de tribus pauvres, il serait injuste de prélever pour eux sur les contribuables français surtout ou de l'Algérie les frais d'une occupation et de services administratifs disproportionnés avec l'effet utile qu'on en peut attendre. On s'est convaincu, que les recettes locales, si on les consacrait toutes aux dépenses locales, suffiraient à équilibrer celles-ci, étant entendu que les frais d'occupation militaire demeureraient à la charge du budget français. On sait que cette situation est la même que celle des colonies françaises, Algérie et Tunisie comprises.

La subvention métropolitaine sera exclusivement affectée aux dépenses militaires : celles-ci seront d'ailleurs considérablement diminuées par la création des troupes sahariennes décidée lors du vote de la loi de finances de 1902.

Digitized by Google

Voici les principaux articles du projet de loi :

Art. 1er. — Les fractions de territoires militaires, situées au sud des circonscriptions suivantes :

Cercle de Marnia, annexe d'El-Aricha, annexe de Saïda, cercle de Tiaret, annexe d'El-Afflou, cercle de Boghar, annexe de Chellala, annexe de Sidi-Aïssa, cercle de Bou-Saada, annexe de Barika, poste de Tkout (cercle de Biskra), cercle de Kenchela, cercle de Tébessa, constituent un groupement spécia dénommé « territoires du Sud » dont l'administration et le budget sont distincts de ceux de l'Algérie.

Art. 2. — Les territoires du Sud sont dotés de la personnalité civile. Ils peuvent posséder des biens, concéder des chemins de fer, entreprendre des travaux publics, contracter des emprunts.

Le gouverneur général de l'Algérie représente les territoires du Sud dans les actes de la vie civile ; il ne peut contracter d'emprunts ni concéder de chemins de fer ou autres grands travaux publics sans y être autorisé par une loi.

Art. 3. — A partir du 1er janvier 1903 il sera établi pour les territoires du Sud un budget autonome et distinct de celui de l'Algérie.

Région de Figuig. — A la suite d'une convention entre la France et le Maroc (20 juil. 1901), une commission franco-marocaine s'occupe actuellelement de la délimitation des frontières autour de l'oasis de Figuig. Le capitaine Ducloux, du bureau arabe, représentant de notre pays pour la contestation entre la France et le Maroc, se tient actuellement à Beni-Ounif, à trois kilomètres de Figuig, oasis importante où s'élèvera le beau marabout de Bou-Amama. La mission franco-marocaine est descendue vers le sud, dans la vallée de Zousfana, que les Marocains ont la prétention de nous contester; mais il serait fort illogique de leur céder sur ce point, car, en abandonnant cette vallée, nous couperions nos communications avec le Touat.

Une autre mission, dit le *Temps*, est celle du chemin de fer d'Extrême-Sud. Elle a pour but d'étudier et d'exécuter le prolongement de la ligne de Duveyrier; elle est composée d'ingénieurs et de constructeurs des ponts et chaussées, que protègent une compagnie de tirailleurs algériens, un peloton de spahis et un peloton de la compagnie montée du 2e régiment étranger. Ces troupes sont actuellement campées à Beni-Ounif. La population de cette oasis ne nous est pas très favorable, il est même défendu aux militaires d'entres dans le village indigène. Le camp est donc situé à 200 mètres du ksar; c'est au milieu de ce camp que le drapeau français est hissé chaque matin au faîte du dernier poteau télégraphique de la ligne d'Extrême-Sud. Actuellement ce lointain bureau télégraphique est installé sous une tente.

Les hommes du bataillon de discipline de la légion étrangère, venus de Djenan-ed-Dar, construisent avec diligence une importante redoute à Beni-Ounif : c'est pour les Arabes un signe manifeste d'occupation définitive, car lorsque les indigènes voient les « Roumis » élever des constructions en pierres, ils se disent : « C'est fini : les voilà chez eux et ils ne s'en iront

Digitized by Google

plus! » Aussitôt rendu l'arrêt de la mission franco-marocaine, on se mettra à l'œuvre pour établir, en quelques semaines, la voie ferrée de Duveyrier à Beni-Ounif.

Libéria : *Allemands et Anglais.* — Le gouvernement allemand a décidé de créer un consulat à Monrovia et la *Deutsche Kolonialzeitung* a récemment rappelé le développement du commerce allemand au Libéria. La France a depuis longtemps un consul à Monrovia, mais on n'a pas tiré de sa présence tout le parti désirable. Les Anglais, de leur côté, cherchent à étendre, au Libéria, leurs spéculations minières qui, de leur Côte d'Or, gagne déjà notre Côte d'Ivoire. Un embranchement du chemin de fer de Sierra-Leone doit aboutir au Libéria. Récemment, le consul anglais de Dakar s'est rendu à Monrovia sur un croiseur. De plus, le gouvernement libérien a accordé récemment une concession minière étendue à une société anglaise : c'est la 1re concession accordée dans le pays. La société anglaise fait déjà dire qu'elle construira des voies ferrées, ouvrira une banque et donnera des sous-concessions.

Le président de la République, M. Gibson, affirmait récemment qu'il faut amener à la côte les riches produits de l'intérieur, au moyen de chemins de fer et de tramways. La concession obtenue par les Anglais (West African Gold concessions) embrasserait le bassin de la rivière Saint-Paul et celui du Cavally, c'est-à-dire des régions où le gouvernement libérien n'a jamais même envoyé ses agents. Il y a lieu pour la France de surveiller l'activité de nos rivaux à Libéria, car cette république est voisine à la fois par le nord et par l'est de notre domaine africain.

Région du Tchad : *Combat au Kanem.* — Un engagement malheureux pour nos armes a eu lieu le 9 novembre 1901 au Kanem. Un détachement de 200 fusils envoyé en reconnaissance dans ce pays par le colonel Destenave s'est trouvé en présence de bandes de Senoussis très supérieures en nombre. Il battait en retraite depuis cinq jours et, pour protéger sa compagnie, le capitaine Millot faisait le coup de feu avec l'arrière garde à Mao (1). C'est là qu'il tomba, frappé d'un coup de feu en pleine poitrine. Un tirailleur fut tué à ses côtés, et il y eut plusieurs de blessés, parmi lesquels le médecin de la petite colonne et 2 sergents blancs. A la suite de ces évènements le lieutenant-colonel Destenave a installé un poste à Ngouri et un autre à Dagana pour établir la liaison avec les postes établis au Chari.

Le capitaine Millot, fils du général de ce nom, était âgé de 35 ans. Il avait déjà fait campagne au Soudan en 1894, puis en 1896, et avait été grièvement blessé par un flèche empoisonnée dans la boucle de la Volta. En octobre 1900 il était parti pour le Chari avec la colonne Destenave.

Sud-ouest africain allemand : *Population blanche.* — En 1900, la population anglaise du sud-ouest africain allemand s'est augmentée davantage que la population germanique. Cette dernière ne s'est accrue que de 119 per-

(1) Voir plus haut p. 194 la carte du Tchad.

Digitized by Google

sonnes, contre 191 unités de plus à ajouter à l'effectif anglais. Les habitants originaires de la colonie du Cap sont seulement 14 contre 697 au 1er janvier 1900, mais cela tient à ce que les statistiques actuelles les comptent comme Anglais ou comme Boers. Ces derniers sont 575, soit 422 de plus qu'en 1900. Le district de Keetwanshoop, qui en renferme 412, est celui où l'on note la plus forte augmentation de l'élément blanc. Le nombre des Anglais se serait accru surtout dans le district de Windhœk, où l'on en enregistre 140 de plus, mais il ne faut pas oublier que la statistique a modifié son classement et a fait disparaître, d'une année à l'autre, 125 « caplander »; d'autre part, les Boers sont comptés comme Anglais. Les Anglais ont augmenté leur nombre dans les districts miniers d'Outjo, de Grootfontein et de Keetmanshoop; ils ont diminué à Swakopmund. En somme, l'élément anglais a plutôt décru et l'élément boer est celui qui a réellement le plus progressé; les Allemands viennent au 2e rang.

Immigration boer. — La colonie devra beaucoup à la guerre du Transvaal qui lui aura fourni un chiffre appréciable de colons et surtout de colons acclimatés et façonnés au dur labeur de la vie sud-africaine. Ce n'est pas seulement du Transvaal et de l'Orange que sont venus ces colons fuyant la domination anglaise, mais aussi de la colonie du Cap. Les familles de race hollandaise installées dans le pays trouvent que celui-ci vaut mieux que sa réputation et n'est pas inférieur à celui qu'ils ont quitté. Les meilleurs colons seront ceux venus du Cap, plus paisibles et plus dirigeables que ceux originaires du Transvaal, qui ont le caractère trop indépendant.

Le gouvernement allemand favorise l'établissement des Boers tout en prenant des mesures pour qu'ils ne restent pas trop indépendants. C'est ainsi qu'il obligera les fils des colons au service militaire et établira des écoles allemandes. Dans la région située au sud de Rehoboth, on se croirait dans une colonie hollandaise, car on n'entend pas un mot allemand. L'immigration boer s'étend d'ailleurs bien au delà de la colonie allemande. Au sud de l'Angola portugais, les Boers forment la grande majorité des 4 à 5.000 colons, et se livrent à l'élevage du bétail qui est la grande richesse du pays.

Côte fr^se des Somalis : *Chemins de fer* — Dans l'exposé qu'elle a fait dans son précédent n° (p. 129) de la situation du chemin de fer de Djibouti à Harrar, la *Revue* a fait connaître la convention passée entre la Cie et la colonie française de la Côte des Somalis. Cette dernière assurait au chemin de fer une subvention annuelle de 500.000 francs. La convention vient d'être approuvée par la Chambre et par le Sénat (28 mars). Rassurée sur son avenir l'entreprise pourra donc redevenir exclusivement française.

Soudan égyptien : *Situation et développement.* — Le Soudan égyptien, reconquis sur les Mahdistes, voit s'accroître journellement ses échanges avec l'extérieur. Les Européens y fondent des comptoirs, des banques, y établissent des succursales; on y bâtit des écoles, des églises, des mosquées. Khartoum, la capitale, s'accroît sans cesse.

Digitized by Google

Depuis 2 ans, la contrée a été divisée en 6 moudiriehs et 3 districts administratifs, confiés chacun à un officiers anglais, aidés d'inspecteurs (officiers) et de sous-inspecteurs (civils); les subdivisions portent le nom de mamourias et sont sous les ordres d'un officier indigène. Dans l'avenir, les fonctionnaires civils sont destinés à remplacer peu à peu le personnel militaire. Le pays a été ouvert, à travers les sedds, jusqu'à l'Ouganda. La frontière occidentale a été définie; le metan du Darfour a été maintenu comme prince tributaire. Du côté de l'Est, les négociations avec l'Italie et l'Abyssinie pour déterminer la frontière, sont à peu près achevées.

Au point de vue judiciaire, une procédure légale et des tribunaux civils et religieux ont été institués. Des concessions de mines et autres ont été accordées. Un grand collège a été ouvert et des taxes ont été imposées aux tribus nomades ou sédentaires, en proportion de leur ressources.

On étudie les projets d'un chemin de fer entre le Nil et la mer Rouge et d'une voie étroite entre le Nil et El-Obéid (Kordofan). Un autre chemin de fer est projeté de Ghézireh ou de l'affluent du Nil Bleu et du Nil Blanc, c'est-à-dire entre Ouad-Médain, sur le Nil Bleu, et Kawa ou El-Duem, sur le Nil Blanc; cette ligne traverserait une région riche en céréales. Une dernière ligne est à l'étude, des riches greniers de Gédaref à Galabat (frontière abyssine) d'une part, et du Nil Bleu, d'autre part.

Des bateaux à vapeur pour le service du haut Nil sont en construction; ils aideront beaucoup aux échanges au sud de Khartoum.

ASIE

Turquie d'Asie : *La ligne de Bagdad.* — Ainsi que nous l'avons fait connaître dans le n° précédent, un iradé impérial récent a sanctionné la convention pour la ligne de Bagdad accordée au chemin de fer d'Anatolie. La réalisation de cette importante ligne est assurée par un groupe franco-allemand qui doit s'adjoindre des participants de tous pays de manière à faire du chemin de fer transanatolien une entreprise internationale. La convention détermine les conditions générales d'exécution qui sont celles d'une grande voie ferrée internationale à grande vitesse pour provoquer, en dehors du développement des immenses régions desservies, un trafic rapide vers l'Extrême-Orient.

Le trajet de Londres à Paris amenant à Constantinople en 64 heures, se continuera sur le golfe Persique pendant le même temps, et de là à Bombay en 4 jours. C'est donc un total de 9 à 10 jours contre 15 par Brindisi et le canal de Suez d'où une économie de 5 à 6 jours pour le trajet de Londres aux Indes. Du terminus de la ligne de Bagdad, dans le golfe Persique, à Calcutta directement, il faudra 7 jours; de sorte qu'on arrivera à ce port de Londres ou de Paris en 12 ou 13 jours au lieu de 18 à 22 jours par le canal de Suez. On économisera ainsi de 8 à 10 jours pour les voyages en Extrême-Orient.

Le point de départ est Konia, terminus actuel de la ligne d'Anatolie; de là

Digitized by Google

on franchira la chaîne du Taurus et arrivera dans le vilayet d'Alep par les montagnes Djebel Béréket. La ligne traversera ensuite la partie nord de la Mésopotamie jusqu'à Mossoul, descendra le Tigre jusqu'à Bagdad avec embranchement sur Kerbela, puis passera à Bassorah pour aboutir dans le golfe Persique à un point laissé indéterminé depuis les récents incidents de Koueit. La ligne avec ses embranchements aura 2.500 kilomètres environ.

Le chiffre de la garantie accordée est de 12.000 francs par kilomètre pour le capital de premier établissement. L'exploitation est dotée d'une autre garantie de 4.500 fr. par kil., et reçoit en outre 40 % des excédents de recette au delà de 10.000 francs par kilomètre.

La réalisation de l'affaire dépend maintenant de la constitution des garanties effectives pour le service des sommes kilométriques sus-indiquées. Ces garanties ne peuvent être trouvées qu'en dehors du budget actuel ottoman, et probablement dans les excédents de recettes à trouver dans une réorganisation du système douanier de la Turquie. La constitution de ces garanties est actuellement la préoccupation du gouvernement ottoman et du groupe contractant, et il y a tout lieu d'espérer que la mise en train définitive de l'affaire ne tardera pas au delà des délais normaux exigés par les négociations diplomatiques que rend nécessaires la modification du régime douanier ottoman.

Perse : *Un télégraphe anglais.* — La rivalité séculaire des Russes et des Anglais en Perse vient de se manifester à nouveau. Les Russes avaient réussi, il y a peu de temps à négocier un emprunt persan. Cette fois les Anglais ont eu leur tour. On vient de publier un Livre Bleu contenant le texte d'une convention passée entre la Grande-Bretagne et la Perse, relativement à l'extension du réseau télégraphique entre l'Europe et l'Inde, à travers la Perse.

Aux termes de cette convention, la Perse s'engage à construire, sous la direction de la Grande-Bretagne, une triple ligne télégraphique allant de Kachan à la frontière du Bélouchistan, par Yezd et Kirman. La Grande-Bretagne avance les fonds nécessaires à la construction de cette ligne sans intérêts sur la garantie des trois quarts du loyer payé par la Cie télégraphique. La Grande-Bretagne prend à sa charge l'entretien de la ligne. y compris les réparations et les appointements des gardes persans qui en assureront la protection. Cette convention restera en vigueur jusqu'en 1925 ou jusqu'à une date plus éloignée dans le cas où les recettes ne seraient pas suffisantes pour le remboursement des dépenses. Cette convention a été signée à Téhéran le 16 août 1901. Les ratifications devaient être échangées dans les cinq mois.

On remarquera que ce télégraphe va donner à l'Angleterre, sur toute la largeur de la Perse, des agents salariés. C'est même sans doute ce rôle politique qui recommande aux Anglais une entreprise qui ne saurait leur donner, au point de vue des communications télégraphiques avec l'Inde, la même sécurité que les câbles sous-marins.

Digitized by Google

Questionné à la Chambre des communes (25 mars), lord Cramborne, sous-secrétaire d'État, a reconnu qu'il y avait accord entre la Russie et la Perse pour la construction de chemins de fer. Des négociations seraient en cours pour un nouveau prêt de la Banque russe de Téhéran à la Perse. La construction d'une route de Tauriz à Téhéran en serait une des conditions.

Tonkin : *Chemin de fer d'Haïphong.* — Le gouverneur général a inauguré en grande pompe, le 2 mars, le chemin de fer de Hanoï à Haïphong. M. Doumer avait pris place dans un train spécial, accompagné des membres du conseil supérieur, de l'amiral Pottier, de M. Beau, notre ministre plénipotentiaire en Chine et du roi d'Annam. M. Doumer s'est embarqué ensuite avec l'amiral Pottier, pour rejoindre Saïgon, et revenir en France.

Le chemin de fer d'Haïphong à Hanoï est le premier achevé du grand réseau de voies ferrées dont la construction a été préconisée et commencée par M. Doumer. La ligne, qui compte 90 kilomètres environ, traverse les provinces d'Haïphong, Haïdzuong et Bac-Ninh. La voie, au départ d'Haïphong, franchit des terrains très bas formés de terres d'alluvion ; elle longe sans cesse des rizières et des villages cachés par des haies de gigantesques bambous. Les remblais, assez élevés, ont été faits avec de la terre humide et exigent par suite des réfections constantes ; aussi faudra-t-il plusieurs années pour que le tassement soit complet.

En face d'Hanoï se trouve la gare provisoire de Gia-Lam. Le magnifique pont d'Hanoï, qui relie les deux rives du fleuve Rouge, est terminé comme maçonnerie. Le tablier de fer est également achevé, et l'aménagement complet du pont n'est plus qu'une question de temps. Les touristes qui viendront visiter l'exposition pourront donc être amenés en chemin de fer jusque dans Hanoï, où s'élève une grande gare d'aspect un peu lourd.

Les travaux se poursuivent activement sur les lignes d'Hanoï à Laokaï, Hanoï à Vinh, Tourane à Hué, Saïgon à Tang-Ling et Khan-Hoa. La section d'Hanoï à Ninh-Binh doit être ouverte d'ici peu.

Chine : *Pertes allemandes.* — Les troupes allemandes qui ont eu, au cours de l'expédition de Chine, 18 rencontres avec des réguliers chinois et 15, avec des Boxers, ont eu 68 morts et 130 blessés dans la marine, 60 morts et 134 blessés dans l'armée de terre. La marine a perdu par suite de maladies, 82 hommes et la troupe de terre 252 dont le général Schwartzkopf et le colonel York. On a renvoyé dans leurs foyers 823 hommes devenus impropres au service.

Extrême-Orient : *Note franco-russe.* — Les représentants diplomatiques de la France et de la Russie ont donné le 20 mars 1902, communication de la déclaration suisante aux ministres des affaires étrangères des puissances signataires du protocole de Pékin du 7 septembre 1901 :

« Les gouvernements alliés de la France et de la Russie ayant reçu communication de la convention anglo-japonaise du 30 janvier 1902, conclue dans le but d'assurer le *statu quo* et la paix générale en Extrême-Orient et

Digitized by Google

de maintenir l'indépendance de la Chine et de la Corée, qui doivent rester ouvertes au commerce et à l'industrie de toutes les nations, ont été pleinesatisfaits d'y trouver l'affirmation des principes essentiels qu'ils ont eux-mêmes, à plusieurs reprises, déclaré constituer et qui demeurent la base de leur politique.

« Les deux gouvernements estiment que le respect de ces principes est en même temps une garantie pour leurs intérêts spéciaux en Extrême-Orient. Toutefois, obligés d'envisager, eux aussi, le cas où, soit l'action agressive de tierces puissances, soit de nouveaux troubles en Chine, mettant en question l'intégrité et le libre développement de cette puissance, deviendraient une menace pour leurs propres intérêts, les deux gouvernements alliés se réservent d'aviser éventuellement aux moyens d'en assurer la sauvegarde. »

OCÉANIE

N^lle Calédonie : *Chemin de fer*, (XXVI, p. 684). — La construction du chemin de fer récemment commencé en N^lle Calédonie se poursuit avec activité. Actuellement, on compte 7 chantiers, occupant 385 travailleurs, dont 310 condamnés. A Auteuil et Pont-des-Français, on comble une vallée de 100 mètres de large et dont le talus à remblayer atteindra 12 m. de haut. Les ouvriers condamnés de Koutio-Kouéta ont de grandes tranchées à ouvrir. Les contremaîtres civils sont payés de 7 à 9 francs par jour. Les condamnés reçoivent par jour 1 ^kg^, 400 de pain et 20 centilitres de vin et 2 paquets de tabac par semaine de gratification; chaque journée d'un condamné revient à l'État à 1 fr. 25 environ. Les ouvriers libres et libérés sont payés 4 fr. 50 par jour, mais les libérés surtout sont très instables et quittent les chantiers après chaque paye; il est difficile de les remplacer, car les travailleurs sont attirés par les mines où ils sont mieux payés. On va par suite essayer de la main-d'œuvre javanaise et l'on attend de Hanoï 300 travailleurs tonkinois; on fera venir aussi des Hindous. On espère qu'avec leur concours les travaux ne seront pas interrompus.

Philippines : *Annnexion américaine rcconnue.* — Jusqu'à ces derniers temps on n'était pas bien fixé sur la nature du lien qui rattachait aux État-Unis les Philippines. Était-ce un protectorat? Était-ce au contraire un pays annexé? Les services administratifs étaient pour ce dernier mode, les services financiers pour le premier. Il en résultait que la douane faisait payer aux États-Unis, pour les provenances des Philippines, les mêmes droits que pour les produits étrangers, aucun acte précis n'ayant proclamé l'annexion. Fort surpris d'avoir à acquitter des droits de douane pour un pays devenu américain, des citoyens des États-Unis se pourvurent contre les exigences de la douane devant la Cour suprême. Celle-ci a rendu dernièrement son arrêt. Les Philippines ont été déclarées partie intégrante de l'Union, et la douane a été condamnée à restituer les taxes perçues sur les provenances de ces îles. Mais les intérêts agricoles américains se refusent à ce libre échange forcé, de sorte que, pour plaire à l'agriculture, les Chambres

Digitized by Google

ont préparé un tarif contre les Philippins. D'après le vote des deux Assemblées, que le président Roosevelt n'a pas encore sanctionné, on soumet l'importation des îles au tarif général avec le bénéfice d'une réduction d'un quart. Les droits de sortie sont abolis aux Philippines en faveur des seules expéditions destinées aux États-Unis : la corderie américaine va, de ce chef, pouvoir battre la corderie européenne, le chanvre de Manille, si recherché, étant cédé à moindre prix aux acheteurs yankees.

AMÉRIQUE

États-Unis : *Commerce des fruits.* — La production fruitière a pris depuis quelques années une extension énorme aux États-Unis. En 1900, la Californie seule a expédié 103 millions de livres de raisin, valant 26 millions de dollars. La productiou de pommes a été de 48 millions de boisseaux, valant 200 millions de dollars, contre 37 1/2 en 1899 et 69 en 1896. Les oranges, les citrons et les raisins forment la part prépondérante dans le chiffre de un milliard de dollars, auquel on évalue la valeur du commerce des fruits aux États-Unis. Les orangers de Californie seront bientôt susceptibles d'approvisionner le monde entier; en 1899, 12.000 charges d'oranges et de citrons ont été expédiées par mer; en 1900, la récolte s'est approchée de 18.000 charges. La Floride, en 1900, a donné environ un million de boîtes, l'Arizona exporte chaque semaine 100 charges d'oranges. Or, c'est seulement depuis 1873 que l'oranger est cultivé aux États-Unis dans un but commercial. Le Delaware a fourni en une saison jusqu'à 4 millions de paniers de pêches; le Connecticut et le Maryland en donnent à peu près autant; au Michigan, qui le dépasse, un seul propriétaire a tiré 80.000 dollars de ses jardins.

Le plus grand vignoble du monde est en Californie: il s'étend sur 6 milles carrés et chaque acre renferme 680 ceps. Le vin et le brandy s'y produisent avec intensité; mais si la quantité est abondante, la qualité laisse toujours à désirer et ne peut entrer en ligne avec celle des vins de France. Les Etats-Unis produisent et consomment pour 80 millions de dollars de fraises chaque saison. Si cela continue, la république américaine va pouvoir fournir des fruits pour l'exportation en grand à l'étranger.

Guadeloupe : *Recensement de 1901.* — La population de la Guadeloupe, qui était de 167.099 hab. en 1894, était de 182.112 hab. lors du recensement, effectué le 12 juin 1901, soit une augmentation de plus de 15.000 hab. en 7 ans. Les cantons les plus peuplés sont ceux de Pointe à Pitre (41.659 hab.), Moule (23.655 hab.), Basse-Terre (23.068 hab.) et Lamentin (21.332 hab.). La ville de Basse-Terre compte 7 456 hab., soit une diminution de 306. La Pointe à Pitre possède désormais 18.942 hab., ce qui indique une augmentation de 1.842.

Guyane française : *Recensement de 1901.* — Le recensement effectué du 21 au 28 octobre 1901 a révélé pour les 15 communes de la Guyane une population de 21.806 habitants, dont 12.612 hab. pour la commune de Cayenne. En ajoutant au total 705 militaires, 163 marins 2.059 chercheurs

Digitized by Google

d'or dans les bois, 1.885 indigènes recensés (881 aborigènes, 826 Bonis et 178 Boschs), et 6.290 transportés et relégués, on arrive à un total de 32.908 habitants.

De 1740 à 1836, la population de la Guyane française n'a cessé d'augmenter (sauf pour la période de 1790 à 1807); de 1836 à 1856, il y a une diminution ininterrompue. En 1867, la population était montée à 26.551 hab. contre 20.551 en 1856, par suite de l'arrivée d'immigrants (Africains, Indiens et Chinois) et de la présence des transportés hors pénitenciers recensés pour la 1re fois. Au 1er janvier 1876, la population fixe de la colonie tombe à 16.733 hab. (contre 19.718 en 1867), mais les immigrants indiens montent à 3.685 (contre 1.766), les Chinois et les Annamites à 346 sujets et les transportés hors pénitenciers à 1.400 (contre 558). La population reste stationnaire jusqu'au 1er janvier 1886, où l'on recense 26.502 hah., dont 18.403 pour la population fixe. Le recensement de 1895 indique 30.310 hab., mais l'augmentation n'est qu'apparente, car on a compté pour la 1re fois les transportés en cours de peine et les relégués collectifs (en tout 5.896). Le recensement de 1901, en indiquant 32.908 hab., nous montre donc une augmentation de 2.598 individus depuis 6 ans. Cet accroissement provient surtout de l'arrivée des chercheurs d'or, attirés par les découvertes de l'Inini (juin 1901) et par l'augmentation des transportés en cours de peine, réclusionnaires et relégués collectifs. Cayenne s'augmente sans cesse, tandis que les communes rurales et exclusivement agricoles diminuent en population. Cayenne n'avait que 2.698 hab. en 1807; elle en a maintenant 12.612; Sinnamary passe de 699 hab. en 1807 à 1.109 en 1901. Mana et Maroni, qui n'existaient pas il y a un siècle, ont respectivement 864 et 1.352 habitants.

EUROPE ET DIVERS

Allemagne : *Constructions navales.* — Les constructions navales occupent, en Allemagne, 35.000 ouvriers, dont la majorité est répartie sur la côte de la Baltique. Les constructions effectuées dans les 6 chantiers principaux de la Baltique, en 1898, représentaient plus de 150.000 chevaux de force et 75.000 tonnes. En ajoutant les navires en chantier, on évalue à 360.000 tonnes l'ensemble des constructions navales en 1899, pour ces 6 établissements. Les chantiers de la Baltique avaient sur leurs cales, en 1899, 18 navires de guerre allemands et 16 navires de guerre étrangers. Les chantiers de la mer du Nord n'avaient que 4 navires de guerre en construction, tous allemands. Les chantiers allemands pourront bientôt disposer de 212 cales de construction, dont 21 sur la côte de la Baltique et une dizaine sur la mer du Nord présentant des longueurs de plus de 150 mètres.

En 1880, l'Allemagne n'avait que 9 docks flottants; elle en a maintenant 27 et peut se passer des ateliers anglais, suédois ou danois, dont elle était autrefois tributaire. Les encouragements de toutes sortes du gouvernement impérial, les subventions, les cahiers de charges, etc., ont puissamment contribué à provoquer l'essor extraordinaire des constructions maritimes de l'Allemagne.

Digitized by Google

Villebois-Mareuil, son idée, son geste, par J. Caplain, imp^ie Levé. — Dans la 1e partie de cet ouvrage l'auteur passe en revue la vie militaire de Villebois-Mareuil, ses idées sur l'armée et sa conception de cette grande force sociale du pays. La 2e partie est consacrée à son rôle au Transvaal et au but qu'il poursuivait. Elle renferme des documents tout à fait inédits et vraiment intéressants, comme les notes du c^te de Bréda, son dévoué lieutenant, le projet d'attaque contre Ladysmith, le récit de la mission Van Dedem, qui devait aboutir à un appel général de volontaires européens, etc. Il est regrettable que M. Caplain n'ait écrit ce livre que pour quelques amis; espérons qu'il reviendra sur cette détermination.

Haïnan et la côte continentale voisine, 1 vol. in-8e, avec 6 planches hors texte, Challamel, éd^r. — M. C. Madrolle, dans cet ouvrage dont nous parlons plus haut, et dont M. de Marguerye a écrit la préface, s'est occupé surtout de l'histoire, de la bibliographie et des 1es missions catholiques. Il a publié en même temps ses **Itinéraires dans l'ouest de la Chine**, pour accompagner le journal de son voyage en Yunnan, au Tibet chinois et au Sétchouen. C'est un recueil de 20 belles planches en couleurs apportant une précieuse contribution géographique aux régions visitées. On y remarquera une carte de répartition de l'armée chinoise au Yunnan et un plan détaillé de Yunnan-Sen.

Sommaires bibliographiques.

Le Maroc et les puissances, p. R. Pinon. *Rev. Deux-Mondes*, 15 fév. 02.
Le chemin de fer du Soudan, p. Chailley-Bert. *Quinz^ne coloniale*, 10 fév. 02.
Délimitation du Rio Muni, p. le cap. Roche. *Armée et Marine*, 23 mars 02.
Notes sur le Ouadaï. *Rev. de Géogr^ie*, mars 02.
Congo : Chemins de fer des grands lacs (cartes). *Mouv^t géogr.*, 2 fév., 9 m^s 02.
Développement des régions du Tanganyka. *Mouv^t géogr.*, 9 fév. 02.
Le ch. de fer d'Ethiopie, p. de l'Enferna; n^le convention. *Com. Afr fr^se*, fév. 02.
Le ch. de fer de Koniah à Bagdad. *Mouv^t géogr.*, 19 janv. 02.
Cheick-Saïd (carte). *Quest. Diplom.*, 1er fév. 02.
Le Mékong voie de pénétration. *Com. Asie fr^se*, janv.-fév. 02.
La vallée du Yangtsé, p. Sauerwein. *Rev. Marit^me*, janv. 02.
Le développement de Changhaï. *Mouv^t géogr.*, 23 fév. 02.
La navigation à vapeur au Sétchouen, p. Madrolle. *Quest. Diplom.*, 1er mars 02.
Souvenirs de Chine : siège de Tien-Tsin, p. c^el Vidal. *Com. Asie fr^se*, janv.-fév. 02.
Chine : Journal d'un officier du corps exp^ne. *Tour du monde*, 8, 15 fév. 02.
Le Trans-Alaska-Sibérien (carte). *Tour du Monde*, 15 m^s; *Armée et Marine*, 23 m^s 02.
Le français du Canada, les Acadiens, p. F. Maison. *Cosmos*, 22 mars 02.
Etats-Unis : Développement territorial, p. Viallate (carte). *Rev. Géogr^ie*, fév., m^s 02.
Panama, le canal, état des travaux, p. R. Bel. *Tour du Monde*, 4 janv. 02.
La Terre de Feu, p. Otto Nordenskiöld. *Tour du Monde*, 11, 18, 25 janv. 02.
Influence des câbles dans la suprématie sur terre et sur mer. *Rev. Marit^me*, oct. 01.
Malte, son histoire, son importance stratégique. *Rev. Marit^me*, oct. 01.
Les travaux de Gibraltar (à la Chambre des communes). *Rev. Marit^me*, nov. 01.
Bilan géographique de 1901, p. Fr. Alexis. *Quest. actuelles*, 4 janv. 02.
Avances de la Prusse aux Polonais en 1848, p. g^al Turr. *Revue d'Orient*, 2 fév. 02.
La marine bulgare. *Armée et Marine*, 2 fév. 02.

Le Gérant, Édouard MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGERE, 20, PARIS. — 6466-3-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

GUILLAUME II ET LES POLONAIS

L'Europe entière s'est émue des événements qui se sont accomplis à l'est de la monarchie prussienne, en Posnanie, dans les possessions échues aux Hohenzollern lors du partage de l'ancienne Pologne.

La politique de germanisation à outrance, inaugurée après la constitution de l'empire allemand, en 1871, non contente aujourd'hui de sévir contre les hommes, s'en prend aussi aux femmes et aux enfants. C'est un digne pendant à ce qui s'est passé au Transvaal, dans les camps de concentration.

Qualifié en plein Reichstag de « Chamberlain allemand », M. de Bülow a dû quitter hâtivement la séance, pour ne pas entendre la suite. Si grande en effet que soit l'insensibilité tant vantée du chancelier, cette comparaison l'a fort affecté, à l'heure même où il méditait de blâmer publiquement le ministre anglais. L'assimilation n'a cependant point paru injuste. M. Chamberlain et M. de Bülow sont au fond mêmes hommes ayant mêmes doctrines. M. de Bülow, au lieu de désapprouver les brutalités des instituteurs de Wreschen, a opposé l'intérêt d'État aux entraînements du sentimentalisme humanitaire. Ainsi parlait le chef du War Office lorsqu'on lui reprocha les mauvais traitements infligés aux femmes et aux enfants boers.

On se rappelle les actes d'inhumanité auxquels nous faisons ici allusion. Les jeunes écoliers de Wreschen qui, comme la plupart des habitants de la Posnanie, appartiennent à la nationalité polonaise, avaient répondu dans leur langue maternelle aux questions sur le catéchisme. Une telle audace indigna profondément leur maître, un Allemand, qui, devant ce nouvel attentat polonais contre « la patrie allemande », s'empressa d'avertir les autorités en demandant des instructions. De Berlin, on répondit sans retard qu'au nom des intérêts supérieurs de l'État prussien, il fallait contraindre les enfants polonais à formuler leurs réponses en allemand. A ceux qui seraient reconnus coupables d'ignorer cette langue, les maîtres devraient infliger les punitions corporelles prescrites par les règlements.

Ces règlements varient selon les provinces, ainsi que nous l'apprend l'instituteur Trotzke, dans son livre, *Das Züchtrecht des Lehrers* (Le droit de punition des maîtres). A Hambourg, on doit punir avec une baguette *(Rohrstock)* que l'autorité supérieure distribue aux écoles. Dans le duché

Digitized by Google

de Saxe-Weimar, on punit avec une baguette mince et flexible *(Stockchen)*. Le gouvernement d'Arnsberg impose, pour les enfants au-dessous de huit ans, un instrument formé de minces tranches, pour les enfants plus âgés, surtout pour les garçons, une baguette lisse, flexible, épaisse d'un centimètre. Le gouvernement de Breslau a décidé l'emploi de la verge pour les enfants au-dessous de neuf ans et les filles en général, de la baguette flexible pour les garçons plus âgés. A Liegnitz, en Silésie, la baguette ne doit pas dépasser l'épaisseur du petit doigt ; à Magdebourg, elle peut atteindre un centimètre. A Brême seulement, on permet d'appliquer des gifles. D'une façon générale, on spécifie que les coups de verge *(reite)* doivent être donnés aux garçons jusqu'à l'âge de neuf ans ainsi qu'aux filles, les coups de bâton aux garçons plus âgés. Les maîtres ont le droit d'octroyer à leurs élèves de cinq à dix coups. S'ils veulent en donner un nombre plus élevé, ils doivent en référer à l'autorité supérieure.

Forts des instructions reçues de Berlin, les maîtres d'école de Wreschen avertirent leurs élèves du sort qui les attendait s'ils continuaient à répondre et à prier en polonais. Qu'ils connussent ou non l'allemand, il *fallait* parler allemand, sur-le-champ.

Très embarrassés, les enfants s'adressèrent à leurs parents, et ceux-ci à leurs curés. Ces derniers répondirent évasivement, disant que chacun devait agir selon sa conscience. Les prêtres polonais, quotidiennement signalés dans les journaux allemands comme les instigateurs de l'agitation polonaise contre la Prusse et l'Empereur, craignent avant tout de s'exposer à des dénonciations dont les conséquences peuvent être graves. Les parents qui, n'occupant pas de fonctions publiques, se croyaient le droit d'avoir une opinion plus nette, dirent aux enfants de faire, comme par le passé, leurs dévotions dans leur langue maternelle « dont la tendresse seule peut exprimer les sentiments intimes, délicats, que l'on éprouve en communiant avec la divinité ». Au surplus, ils ne croyaient pas aux menaces des maîtres. C'était là, pensaient-ils, un simple malentendu que des explications amicales et sincères dissiperaient.

Leur erreur, on va le voir, était complète. Sans plus tarder, les maîtres sévirent. Comme il eût été long et fatigant de bâtonner toute la classe, on choisit quelques élèves, ceux que l'on supposait les plus récalcitrants. L'un après l'autre, on les introduisit dans une pièce contiguë, où l'exécution eut lieu en présence de l'autorité scolaire. Le maître

Digitized by Google

d'école était l'exécuteur, le directeur contemplait la scène pour en rendre compte à Berlin. Les coups étaient espacés. On voulait que les cris des victimes pussent impressionner les enfants demeurés à côté. Des jeunes filles, plus âgées que les garçons, furent châtiées plus durement. Chose singulière et qui a frappé d'un étonnement admiratif plusieurs membres du centre allemand aussi bien que les orateurs polonais : en entendant les cris de leurs petits camarades flagellés par le maître, les enfants laissés dans la première salle ne faisaient paraître nulle crainte. Aucun d'eux ne céda, aucun ne consentit à répondre en allemand.

En ville, on ne se doutait pas de ce qui s'était accompli derrière les murs de l'école. Lorsqu'ils virent sortir les enfants en larmes, et montrant leurs membres endoloris, les passants les interrogèrent. Sitôt mis au fait, ils se rendirent auprès du directeur pour lui exprimer la stupeur que leur causaient de tels procédés.

Les journaux prussiens et les autorités administratives ont prétendu qu'à la suite de ces incidents une véritable révolte avait éclaté dans la ville de Wreschen, que la foule avait envahi l'école, prête à massacrer le directeur et ses subordonnés. Ce sont là des assertions dont les débats judiciaires ont démontré la complète inexactitude. La vérité est, au contraire, que les parents parlèrent au directeur avec calme, et dans des intentions toutes pacifiques. L'un d'eux le pria même d'accepter de prendre avec eux un verre de bière au café voisin. On s'expliquerait, on prierait les instituteurs d'avoir à l'avenir plus de tolérance.

Il semble être résulté des débats que le directeur de l'école, dont la conscience n'était pas tranquille, comprit mal cette invitation. Soupçonnant peut-être un guet-apens, il se sauva, se barricada, poussant des cris jusqu'à l'arrivée des gendarmes, qui dispersèrent la foule.

Au lieu de laisser les choses en rester là, et de chercher à calmer l'émotion provoquée par ces incidents, le gouvernement résolut de réprimer ce qu'il considérait comme une révolte contre l'ordre public. Pères et mères furent l'objet de poursuites judiciaires. Bien que le procès qui s'est déroulé d'abord devant le tribunal de Gnesen, puis, en appel, devant la section criminelle du tribunal impérial de Leipzig, ait démontré le caractère tout à fait inoffensif de la manifestation de Wreschen, les inculpés ont été condamnés à des peines allant jusqu'à plusieurs années de prison. Parmi les condamnées se trouvait une femme

Digitized by Google

malade, et dont, après expertise médicale, le transfert à l'hôpital fut demandé. Le gouvernement prussien refusa le transfert, craignant sans doute que cet acte d'humanité n'encourageât la résistance polonaise. Les journaux nous ont appris que cette femme est morte peu après, en prison.

***

A la nouvelle de ces événements, les Polonais ont partout protesté avec indignation. Ce peuple, dont les luttes et les discordes intestines ont si souvent inquiété l'Europe, a montré, en la circonstance, un touchant esprit de solidarité. Il a eu le sentiment qu'un attentat était commis contre sa conscience. Un frisson l'a parcouru tout entier. Sienkiewicz, qui jusqu'à ce jour avait montré pour la politique plus que de l'indifférence, a été l'interprète de ce mouvement. Le célèbre écrivain a adressé à un journal de Cracovie une protestation enflammée, bientôt reproduite par la presse de tous les pays. Quoique sujet russe et ayant publié son appel dans un organe autrichien, Sienkiewicz, poursuivi par un tribunal prussien, a été condamné pour crime de lèse-majesté. La loi allemande a de ces anomalies.

Ainsi qu'il fallait s'y attendre, la condamnation de l'illustre Polonais n'a eu d'autre effet que d'accentuer encore le mouvement de réprobation contre le gouvernement et ses procédés de germanisation. Non seulement dans les milieux polonais, mais encore chez tous les autres peuples slaves, on a pris parti pour les victimes de Wreschen contre leurs bourreaux. Une princesse galicienne a promis d'élever à ses frais deux des enfants dont les mères avaient été condamnées à Gnesen. On a fait des collectes. L'argent recueilli représente plusieurs milliers de francs pour chacune des petites victimes de la brutalité prussienne.

On sait qu'en Autriche les députés polonais au Reichsrath viennois ont été, à cause de leur animosité contre la Russie, les plus fervents adeptes de la triple-alliance. L'affaire de Wreschen a contribué à modifier leur façon de voir. Ces mêmes députés sont aujourd'hui hostiles au renouvellement de la triplice.

Pour contrecarrer ces tendances, le gouvernement allemand a imaginé d'agiter à nouveau, aux yeux du gouvernement russe, le spectre du péril polonais. Guillaume II voudrait faire entrevoir au tsar la nécessité d'un rapprochement plus étroit entre la Russie et l'Allemagne,

Digitized by Google

pour parer au danger menaçant les deux nations, comme au temps des révolutions polonaises du XIXe siècle. On remarquera, à ce propos, que, dans un de ses derniers discours, le comte de Bülow s'est exprimé en termes beaucoup plus aimables pour la Russie que pour l'Autriche-Hongrie, alliée de l'Allemagne.

Le gouvernement russe n'a prêté qu'une oreille fort distraite aux avances prussiennes. On sait, à Pétersbourg, que le danger polonais, tel qu'il se présente à cette heure, n'a rien de menaçant pour la Russie, et que cette dernière puissance n'a aucun intérêt à intervenir en faveur de la domination allemande sur les Polonais. Certes, le gouvernement impérial russe a restauré sur les murs du consulat allemand de Varsovie l'écusson détérioré par des manifestants polonais. Mais cet acte de politesse internationale que les autorités russes auraient accompli vis-à-vis de tout autre gouvernement ne saurait, à lui seul, constituer une indication favorable aux vues du comte de Bülow. Non seulement le gouvernement du tsar n'interdit pas aux journaux russes les attaques les plus violentes contre la Prusse et son gouvernement, mais il s'est opposé à la communication télégraphique du passage du discours du comte de Bülow, dans lequel ce dernier représentait la Russie comme se solidarisant avec la Prusse contre le polonisme.

Au Parlement italien, un député interpellant le gouvernement à propos de l'affaire de Wreschen, n'a pas hésité à demander que des remontrances fussent faites à la Prusse au nom de la civilisation. Cet incident, entre plusieurs autres, la froideur de la Russie, enfin l'unanime réprobation de l'Europe auraient pu inciter le gouvernement berlinois à réparer, autant que possible, le mal qu'il s'était fait à lui-même en faisant frapper les enfants polonais. Loin de là, M. de Bülow a renouvelé au Landtag ses déclarations du Reichstag, s'affirmant partisan du système inauguré par le directeur de l'école de Wreschen. Et de fait, peu après, les journaux polonais signalaient de nouvelles violences commises contre des enfants. Un jeune garçon qui ne répondait pas assez couramment en allemand à l'instituteur fut saisi par ce dernier et frappé. Comme l'enfant, affolé par la douleur, essayait de se protéger avec son bras contre les coups, l'instituteur, pris de rage, le maintint serré entre ses genoux et le roua littéralement de coups. Le même jour, à la classe suivante, le même enfant fut interrogé devant la carte géographique. Encore terrorisé, il hésitait. Le nouveau maître,

Digitized by Google

voyant alors dans son attitude un autre attentat contre la suprématie de la langue allemande, recommença ce qu'avait fait son prédécesseur. L'enfant ayant cherché à fuir, deux adjoints le saisirent et le maintinrent pendant que le maître d'école le bâtonnait. Rentré chez ses parents, cet enfant tomba gravement malade et mourut peu de jours après.

Les parents de la petite victime portèrent plainte, et demandèrent une expertise médicale. Mais il faut croire que les experts officiels étaient des patriotes prussiens du meilleur teint, car ils disculpèrent entièrement le bourreau, concluant que l'enfant était mort, non de mauvais traitements, mais de l'absorption d'un noyau de cerise!... Le comte de Bülow a déclaré qu'au surplus, il ne fallait pas s'émouvoir de cet *incident*. « L'enfant en question était *paresseux*. Le traitement qu'on lui avait infligé était conforme aux lois, aux règlements, aux traditions!... »

A la vérité, le comte de Bülow n'a rien exagéré en disant que de tels traitements sont conformes aux traditions prussiennes. En 1852, à Libau, un des grands ports de la Baltique, alors que les hobereaux allemands étaient encore les maîtres, sous la protection du gouvernement russe, des provinces baltiques de l'empire des tsars, les paysans russes esthoniens d'un châtelain allemand furent mandés par lui pour fournir les journées de prestations réglementaires. Comme le seigneur exigeait un nombre de journées supérieur à celui dû, les paysans protestèrent. — « Si vous n'êtes pas contents, leur fut-il répondu, allez présenter vos doléances au gouverneur ». Ils y allèrent. Le gouverneur, dûment averti, et craignant de se compromettre, feignit d'être malade. Les paysans furent reçus par le vice-gouverneur, qui, lui aussi, était un Allemand.

Avant même que les délégués eussent fini de parler, le vice-gouverneur leur demanda si tous les membres de la délégation des prestataires étaient bien présents, s'il n'y en avait pas encore d'autres restés dans la ville. Tous étant là, le vice-gouverneur donna l'ordre au préfet de police de les conduire sur la place du grand marché de Libau, où ils furent dévêtus et bâtonnés. Chacun des paysans était tenu par deux gendarmes, tandis que deux autres le frappaient alternativement d'un bâton, à la manière dont, en France, on bat le blé dans certaines campagnes. Jaillissant des plaies béantes, le sang se répandait par flaques

Digitized by Google

sur la place, sans que les bourreaux s'interrompissent de frapper. Des malheureux reçurent jusqu'à trois cents coups.

L'exécution terminée, la plupart ne pouvaient plus se tenir sur leurs jambes. Alors les gendarmes, les saisissant par le bras, les traînèrent hors de la ville et les jetèrent sur la route, où ils demeuraient étendus jusqu'à ce que des parents vinssent avec des charrettes les prendre et les ramener chez eux.

Ceci, avons-nous dit, se passait en 1852. Le drame de Libau survit là-bas dans toutes les mémoires, sous le nom de « la flagellation ». On n'a pas manqué d'observer que les châtiments sanglants de Wreschen semblaient intervenir juste à point pour célébrer le cinquantenaire de la flagellation de Libau.

Aujourd'hui, l'on peut dire que les Polonais allemands sont soumis à un véritable régime de terreur. Depuis l'affaire de Wreschen, les mesures vexatoires, brutales, ne se comptent plus. En février dernier, des écoliers polonais de Inowrazlaw, âgés de 15 à 17 ans, sont accusés du crime de lèse-majesté; leur faute consiste à être restés silencieux, à la distribution des prix, lorsque le proviseur a ordonné les vivats en l'honneur de l'empereur Guillaume. Dans le même mois, le ministre de l'intérieur de Berlin fait effectuer des descentes de police dans les locaux des réunions ordinaires des étudiants polonais, bien que ceux-ci aient annoncé ouvertement leur intention d'offrir un souper d'adieu à leurs camarades renvoyés de l'Université, et en aient même avisé le préfet de police.

La police prend les noms des étudiants polonais de nationalité prussienne, retourne leurs poches, saisit leurs papiers. Simultanément, la police de Charlottenbourg opère 27 arrestations d'étudiants polonais de nationalité autrichienne et russe, dont deux femmes. Le prétexte? La prétendue découverte d'un complot contre la sûreté de l'État!

On va plus loin dans la brutalité et la maladresse. L'empereur fait annoncer qu'afin d'encourager la population allemande de Posnanie à combattre le polonisme, il résidera, pendant les grandes manœuvres, à Posen. Une souscription est ouverte pour ériger à Posen une statue au prince de Bismarck, le persécuteur des Polonais; par une circulaire confidentielle que le *Vorwœrts* s'est d'ailleurs, comme de coutume, empressé de publier, les autorités invitent les fonctionnaires à souscrire proportionnellement à leurs appointements.

Digitized by Google

En mars, le député Glebocki s'élève à nouveau contre les mesures allemandes, et le ministre de l'intérieur lui répond par la déclaration de principes de germanisation la plus rigoureuse que la Prusse ait encore formulée. « Le gouvernement, dit-il en terminant, ne s'arrêtera pas dans la voie qu'il s'est tracée, il continuera à faire tous ses efforts pour faire régner dans l'ancien pays polonais la culture allemande, l'ordre allemand, le droit allemand, les mœurs allemandes. »

***

Officiellement, le comte de Bülow a tenté de justifier la conduite de son gouvernement par la nécessité d'exterminer, dans les provinces orientales de la Prusse, le polonisme, danger permanent pour l'unité nationale allemande. En combattant le polonisme, le chancelier de Bülow s'est déclaré fidèle aux traditions gouvernementales du prince de Bismarck. Ce rappel de la doctrine du chancelier de fer a pu fournir un bel effet oratoire, mais, si l'on se place au point de vue pratique, il ne constitue pas un témoignage de sagesse politique.

Si le fondateur de l'empire allemand s'est révélé parfois au cours de sa longue carrière comme un diplomate de premier ordre, il lui arriva aussi d'être un homme d'État fort malheureux. Il gérait admirablement la politique extérieure de son pays. Il commit beaucoup d'erreurs dans sa politique intérieure. Il connaissait fort bien les tendances et les faiblesses des peuples étrangers. Il ignorait les travers aussi bien que les qualités du peuple allemand. Sa politique contre le centre catholique, aussi bien que sa politique avec les socialistes, se termina par un échec retentissant. Après avoir combattu le centre presque avec férocité — les catholiques allemands l'appelaient *Bismarck beist ins mark* (Bismarck qui mord jusqu'à la moelle) — il se vit contraint de faire le chemin de Canossa. Après avoir été le grand protecteur des socialistes, dont il se servait à la fois contre Napoléon III et contre les princes allemands, il se brouilla à mort avec eux, et ne put parvenir « à dompter les esprits qu'il avait évoqués. »

Bismarck ne fut pas plus heureux dans sa politique de germanisation à outrance en Alsace-Lorraine, au Schleswig, en Posnanie. On sait que le premier de ces pays envoyait, pendant l'ère bismarckienne, des députés protestataires au Reichstag. En 1887 même, au lendemain de l'affaire Schnœbelé, alors que Bismarck avait réussi à persuader au

Digitized by Google

peuple allemand que le refus du septennat militaire aurait pour conséquence la guerre avec la France, les Alsaciens et les Lorrains, bien qu'exposés les premiers aux fléaux d'une nouvelle guerre, élisaient à l'unanimité des députés hostiles au septennat. Ce n'est que depuis la chute de Bismarck que, dans certaines parties de l'Alsace, la population a consenti à faire de la politique d'intérêts économiques.

Non moins malheureuses furent les tentatives de Bismarck dans le Schleswig, où l'élément danois s'est considérablement renforcé. En Alsace, la politique de germanisation consistait à frapper les intérêts économiques des habitants. Dans le Schleswig, elle prit une forme inquisitoriale. On alla jusqu'à contraindre les Danois à avoir des domestiques allemands. Mais, contre l'attente de Bismarck, au lieu que les Danois s'habituassent ainsi à parler allemand, ce furent les domestiques allemands qui apprirent la langue de leurs maîtres.

Avant de s'introduire dans les écoles, la politique bismarckienne avait eu, en Posnanie, un caractère agraire.

Quand Bismarck commença sa politique anti-polonaise, le polonisme menait en Prusse une existence fort modeste. Tant au point de vue du nombre qu'à celui de l'expansion, il représentait une force négligeable. Dans la haute Silésie, les habitants connus sous le nom de Wasserpolaken parlaient à peine le polonais. Séparés du royaume de Pologne à la fin du moyen âge, les Polonais de haute Silésie étaient restés des siècles sans communications avec leurs nationaux. Ils vivaient dans une ignorance telle de leurs origines qu'ils demeurèrent des étrangers pour les Polonais de la Posnanie et de la Prusse occidentale, entrés dans la monarchie des Hohenzollern à la suite du partage de l'ancienne Pologne. Les mesures coercitives du prince de Bismarck ont réveillé le sentiment national chez les Wasserpolaken, et aujourd'hui, c'est dans la haute Silésie que le polonisme est le plus intense, le plus expansif.

Bismarck, dans ses confidences, a essayé d'expliquer ses mesures contre les Polonais par les considérations suivantes : « Par leur situation géographique, disait-il, les Polonais forment trois branches d'invasion dans le corps de la monarchie prussienne : la première, s'avançant jusqu'à Dantzig, sépare la Prusse du reste des pays allemands ; la deuxième, au sud, menace de couper pareillement la Silésie ; enfin, la troisième, au centre, partant de la Posnanie, arrive à une proximité menaçante pour la sécurité de Berlin. Supposez qu'en cas de guerre les

Digitized by Google

Polonais se réconcilient avec la Russie, et prennent le parti de cette dernière puissance. La Prusse se trouverait dans une situation des plus critiques. »

Bismarck craignait pour la durée de son œuvre. Il imaginait des dangers la menaçant de tous côtés. Rien ne justifiait alors de telles craintes. Mais il suffisait qu'il les éprouvât. Il voulut les dissiper en usant, comme il avait toujours fait, d'astuce et de violence. Il commença par proscrire l'usage de la langue polonaise, même dans le privé. Ayant interdit, par décret, de discourir en polonais dans les réunions publiques, il donna ordre que l'on interprétât son décret dans ce sens que trois personnes, même réunies fortuitement, constituent une réunion, et doivent parler allemand. Par la mise à l'index de tout ce qui était Polonais, Bismarck ne fit que donner aux éléments polonais plus de cohésion, en ravivant chez eux le culte de la langue nationale.

Alors il eut recours à un autre moyen. Dans la partie orientale de la monarchie prussienne, il institua une association destinée à acheter les terres des Polonais, pour les revendre à bas prix à des Allemands immigrés. L'État prussien dépensa annuellement des sommes considérables pour cette spéculation « nationale », mais ce fut encore une mesure vaine. Les Polonais, s'apercevant du stratagème gouvernemental, refusèrent de vendre leurs terres. Quant aux colons allemands, ne pouvant s'habituer aux conditions de la vie locale, ils désertaient les postes à eux confiés, rétrocédant leurs terrains aux Polonais. Ce fut une perte sèche pour le Trésor prussien. La propriété foncière polonaise était, au lendemain de ces mesures, plus solide et plus étendue encore qu'avant.

Devant cet échec, on eut recours à l'expropriation forcée. On transporta un grand nombre d'ouvriers polonais dans la partie occidentale de la Prusse, en Westphalie, le long du Rhin. « Ces îlots, se disait-on, seront vite germanisés. En revanche, des Allemands remplaceront les Polonais à l'est ». Le résultat, cette fois encore, déçut les intentions des ministres berlinois. Les ouvriers allemands envoyés à l'est ne purent lutter contre le bon marché de la main-d'œuvre polonaise. Ils revinrent dans leur pays. Cependant, en Westphalie, les Polonais conservaient leur nationalité. Ils prenaient pied dans le pays et posaient déjà des candidatures nationales polonaises aux élections parlementaires. Aujourd'hui, les journaux rhénans ne tarissent pas en plaintes sur la polonisation de la Westphalie.

Digitized by Google

Les craintes formulées par Bismarck se sont donc en partie réalisées, mais autrement qu'il ne le prévoyait. C'est précisément grâce à lui que le polonisme a pris corps et consistance. La nationalité polonaise est devenue une réalité vivante. Elle grandit et se développe. Elle fait plus que « menacer les portes de Berlin ». Elle les dépasse, elle atteint jusqu'au « Rhin allemand ».

Et voici que la russophilie envahit cette masse agissante de Polonais prussiens. Les commerçants de Posnanie, en manière de protestation contre le gouvernement prussien, ont décidé d'orner leurs devantures d'enseignes russes. Dans un grand nombre de villes polonaises, sises en territoire prussien, déjà les lettres russes abondent presque autant que dans la Pologne russe, donnant l'illusion que tout entière la patrie polonaise vit sous le sceptre du tsar.

Ce n'est pas tout.

Les sentiments russophiles ont envahi même l'armée. S'il faut en croire les journaux berlinois, on a découvert, l'an dernier, dans les régiments silésiens, une véritable conspiration polonaise; des soldats se concertaient pour passer du côté des Russes en cas de guerre. Enfin, chez les paysans, il y a une forte tendance à adopter la religion orthodoxe. Des conversions spontanées se sont déjà produites en nombre relativement considérable.

***

A l'époque où il n'était point encore question en Prusse de pangermanisme, les Polonais étaient des sujets aussi fidèles que dévoués de la monarchie des Hohenzollern. Certes, semblables à tous les Slaves, ils aimaient peu les Allemands. Mais, du moins, servaient-ils avec probité le roi de Prusse. Le gouvernement de Berlin ne s'inquiétait point alors des sentiments anti-germaniques des Polonais. Au besoin même, il en tirait profit, ainsi qu'en témoigne l'épisode suivant de la guerre de 1866 :

L'armée prussienne de Frédéric-Charles avait terminé sa marche en avant jusqu'à l'Elbe. Elle se trouvait presque en face de l'armée du feld-maréchal autrichien Benedek, qui pouvait l'écraser d'un moment à l'autre. Selon le plan de de Moltke, l'armée du kronprinz devait franchir rapidement les montagnes tchèques, prendre Benedek entre deux feux, délivrant ainsi le prince Frédéric-Charles du danger qui le menaçait, et retournant ce danger contre Benedek. Pour exécuter cette

Digitized by Google

manœuvre hardie, il fallait s'emparer des débouchés avant la contre-attaque autrichienne. C'est au général Steinmetz, commandant le 5me corps polonais de Posnanie, que fut confiée cette mission.

Steinmetz se mit en route. Mais, à peine avait-il débouché, qu'il se trouva en face de forces autrichiennes supérieures, l'attaquant avec impétuosité A l'état-major du kronprinz, on entendait la canonnade, et bientôt on comprit que la situation de Steinmetz était presque désespérée. S'il succombait, c'en était fait non seulement du plan de de Moltke, mais peut-être aussi de l'armée du kronprinz qui, empêtrée dans les montagnes, risquait d'y être écrasée. Très nerveux, le kronprinz envoyait, sans cesse, à Steinmetz des aides de camp pour l'encourager à la résistance. Le lendemain, des secours suffisants seraient arrivés. Épuisés par un combat de douze heures, les soldats de Steinmetz fléchissaient cependant, lorsque tout à coup on les vit s'élancer avec une intrépidité extraordinaire contre les Autrichiens. Surpris par la brusquerie de ce retour offensif, ces derniers plièrent, puis ce fut chez eux une débandade générale. Steinmetz venait de remporter une éclatante victoire.

Que s'était-il passé? Voici ce qu'un vétéran polonais, ayant appartenu aux troupes que commandait Steinmetz, racontait il y a quelques années :

Lorsque Steinmetz se vit sur le point d'être écrasé, brusquement, il se porta au front de ses troupes, et leur adressa en polonais un discours enflammé. Rappelant l'héroïsme des anciens Polonais, il s'étendit en invectives contre leurs adversaires germaniques — c'est ainsi que, dans la circonstance, il désignait les Autrichiens — et il termina sa harangue par le cri *Naniemcza!* (Sus aux Allemands !). Ses troupes, électrisées, s'élancèrent aux cris de « Mort aux Allemands ! », renversant tout sur leur passage. En réalité, les adversaires qu'elles avaient bousculés se composaient de régiments slaves, et même de régiments polonais de Galicie. C'est d'une lutte entre Slaves, et mieux, entre Polonais, c'est d'un triomphe remporté aux cris de : Mort aux Allemands ! que sortit la grande victoire prussienne, et la nouvelle gloire de la patrie germanique. A ce moment, l'intérêt supérieur de l'État prussien, au nom duquel le comte de Bülow couvre et encourage des actes contraires aux lois de l'humanité et de la civilisation, s'accommodait fort bien de la langue polonaise, voire des sentiments anti-germaniques des Posnaniens.

Digitized by Google

La politique de l'empereur d'Allemagne envers les Polonais n'a pas toujours été ce qu'elle est aujourd'hui : En 1890, au moment où Guillaume venait de rompre avec Bismarck, les Polonais étaient bien vus à la cour. A chaque instant on leur accordait des faveurs ; le comte Kosziebsky, leur chef au Parlement, recevait en cadeau le portrait du souverain, avec une dédicace des plus flatteuses.

Subitement se produisit chez Guillaume un changement d'humeur aussi complet qu'inexplicable. Seuls, quelques familiers du souverain prétendirent en connaître les motifs. L'empereur, disaient-ils, s'est brouillé avec la comtesse K., une israélite polonaise qui exerçait sur son esprit beaucoup d'influence.

Vraie ou fausse, l'anecdote a un précédent dans l'histoire de la Prusse. Jeune encore, le roi Frédéric-Guillaume IV, frère aîné de Guillaume Ier, avait voué un tendre sentiment à la princesse Radziwill, dont le descendant a précisément interpellé le comte de Bülow au Reichstag, à propos de l'affaire Wreschen. Un moment, il songea même à épouser la jeune princesse, qui joignait aux grâces du corps celles d'un esprit très vif et des mieux cultivés. Le mariage n'eut pas lieu, mais toute sa vie Frédéric-Guillaume IV demeura fidèle au roman de sa jeunesse. Le culte de la bien-aimée se traduisit par de nombreux bienfaits accordés aux Polonais, et, aujourd'hui encore, ces derniers invoquent, contre leurs persécuteurs, les décrets de Frédéric-Guillaume IV. Moins idéale, moins profonde, la passion du souverain actuel, n'aurait pas eu de lendemain.

L'explication donnée par les familiers de la cour apparaîtrait comme assez vraisemblable, si on la rapproche des déclarations faites en mars 1897 par M. de Bismarck, à un de ses amis qui l'était venu visiter à Friedrichsruhe. Voici le compte rendu de cette entrevue, tel que le donnèrent les journaux de l'époque :

« M. de Bismark a déclaré que les jugements sévères dont on l'accable aujourd'hui ne sont pas pour ébranler son « âme de fer ». Ces attaques ne prouvent que le « défaut de maturité politique » de ses ennemis. A plusieurs reprises, les yeux perdus dans le vague, l'ex-chancelier impérial s'est énergiquement prononcé sur *l'ingérence des femmes dans la politique*. L'influence féminine est, d'après lui, toujours néfaste, à la cour de Saint-Pétersbourg comme à celle de Berlin. Seule, la cour austro-hongroise fait une honorable exception à cette règle : les grandes

Digitized by Google

dames de Vienne ne se sentent aucune vocation pour la politique. M. de Bismarck leur en est très reconnaissant, tandis qu'il se rappelle avec dépit les pièges dressés sous ses pas par les femmes. Celles dont il a eu le plus à souffrir sont les Polonaises. *Cherchez les Polonaises*, dit M. de Bismarck, *voilà un axiome que l'homme d'État ne devrait jamais oublier, et qui lui donnera la clé de plus d'un mystère.* Et il conclut: Ce sont de bien jolies intrigantes que les Polonaises; mais elles sont encore plus intrigantes que jolies." »

Quoi qu'il en soit des motifs qui poussent, aujourd'hui, le gouvernement allemand dans la voie des répressions brutales, les mesures prises vont à l'encontre du but poursuivi, cela ne fait aucun doute. Les Polonais, nous l'avons dit, se rapprochent de la Russie. Plus on les persécutera, plus il souhaiteront être délivrés du joug allemand par le tsar. Nicolas II se rend certainement compte de ces tendances, et il ne lui est point défendu d'espérer en tirer profit, pour mettre une digue au flot envahissant des Germains. Il y a quelque temps, il visitait à Varsovie une école. En son honneur, on fit chanter devant lui des enfants. Comme les petits écoliers avaient chanté en russe, le souverain dit, s'adressant au maître : « Maintenant, je voudrais les entendre chanter aussi en polonais. »

Contrairement à l'opinion de M. de Bülow et de son souverain, le libéralisme, la simple bonté, peuvent parfois servir très efficacement une politique habile et prévoyante.

Léon PAQUIER.

PORTO-RICO ET LES AMÉRICAINS

Pour être, selon l'expression de M. Leroy Beaulieu (1), « d'ordre intérieur et constitutionnel », les difficultés qui ont surgi à Porto-Rico n'en sont pas moins de nature à troubler les partisans de l'impérialisme aux États-Unis. L'examen le plus simple de la condition économique de l'île montre en effet que cette condition est indiscutablement un peu plus mauvaise qu'au temps de l'occupation espagnole.

Il va sans dire que cela ne figure pas dans les rapports ministériels; mais, malheureusement pour l'administration, nombre d'officiers et de

(1) *L'Economiste Français*, du 20 avril 1901.

Digitized by Google

fonctionnaires, qui ne sont pas tenus à la même réserve que le gouverneur Allen, ou le cabinet de Washington, n'hésitent pas à déclarer que d'un bout à l'autre de Porto-Rico la population est misérable, inquiète, mécontente et désillusionnée.

Ce n'est pas que nous accusions le gouvernement américain de mauvaise foi. Nous nous bornons à constater que la seule enquête officielle, celle qui sert de base en haut lieu pour affirmerque tout est pour le mieux dans l'île, a été faite par le gouverneur en personne. Or, 400 ans d'administration militaire n'ont pas précisément développé les dispositions expansives des Porto-Ricains à l'égard des autorités. Et tous les gouverneurs depuis Ponce de Léon jusqu'à M. G. Allen ont été regardés comme des sortes de divinités trop détachées des choses de ce monde pour qu'il fût utile de leur présenter ses doléances.

C'est ainsi qu'en avril 1901, au moment même où le délégué des États-Unis, faisant sa grande tournée d'inspection, ne recueillait que les appréciations optimistes des gros industriels ayant tout à gagner au *statu quo*, et reportait à Washington que la situation de l'île était prospère, un juge de la *Supreme Court*, M. Sulzbacher, revenant de parcourir le pays en touriste, avouait à un reporter que le bas peuple mourait de faim. « Chaque jour, disait-il, les fermiers apportent à la ville leurs produits; mais ils ne peuvent les vendre... » Et un fonctionnaire du Trésor, qui avait sillonné le territoire en tous sens, racontait publiquement qu'il avait trouvé la majorité des indigènes opposés aux États-Unis, alors que sur la foi des documents officiels il s'attendait à voir les Américains reçus à bras ouverts.

Ces déclarations sont corroborées par tant d'autres que le doute n'est plus permis sur le malaise qui règne en ce moment à Porto-Rico.

Avant d'en rechercher les causes, il n'est peut-être pas inutile de rappeler que peu de régions semblent, à première vue, destinées à une plus grande prospérité. La fertilité de l'île est remarquable; la densité de sa population surpasse celle de la France sans devenir gênante pour l'agriculture. Porto-Rico compte 80 habitants en moyenne par kilomètre carré; un district en renferme même 166. Le recensement de 1899 accuse une population totale de 953243, dont 1/15 seulement réside dans les villes. Quant à la superficie de l'île, 9000 k. q., elle représente à peu près une fois et demie celle d'un département français ordinaire. Son climat enfin, pour une Antille, est sain et agréable.

Digitized by Google

On pourrait se faire une idée générale de la situation actuelle en remarquant que la guerre hispano-américaine de 1898 a paralysé le commerce de l'île, celle-ci se voyant fermer à la fois ses deux débouchés pour son tabac ainsi que pour son café, l'Espagne et Cuba. Et rien, jusqu'à présent, n'est venu compenser cette perte d'équilibre économique.

Si nous pénétrons dans le détail, nous verrons bien vite qu'au mal proprement dit sont venues s'ajouter bien des complications. Presque aussitôt après l'occupation du territoire par les Américains l'argent se fit rare, et le premier résultat de cet ordre de choses fut d'arrêter, parmi les planteurs, le paiement des intérêts d'hypothèques.

Sur ces entrefaites, en août 1899, survint le terrible cyclone dont les effets se font encore sentir aujourd'hui. 2000 tués, 3000 blessés, 22 millions de dollars de propriétés détruits : tel est le bilan de ce désastre. Non seulement les 9/10es de la récolte annuelle du café furent perdus, mais les pousses elles-mêmes subirent, dans nombre de districts, des avaries considérables. Une forte proportion de la population dut être nourrie, pendant des mois, par l'administration militaire; mais le système des rations, et la distribution des secours votés par le Congrès furent, on le conçoit sans peine, des agents démoralisateurs, à cette époque de transition.

La mauvaise étoile des Porto-Ricains voulut que ceci coïncidât avec la conversion de la monnaie. La plupart des petits marchands en profitèrent pour assimiler, dans leurs prix courants, le dollar (de 100 cents) américain à l'ancien *peso* que la nouvelle organisation monétaire n'estime qu'à 60 cents.

Le boulanger, par exemple, ne donnait pas plus de pain pour un cent qu'auparavant pour un *centavo* d'une valeur intrinsèque de 6 millièmes. D'autre part, certains spéculateurs, s'apercevant que l'or et l'argent des États-Unis faisaient prime en Espagne, et que le fret était inférieur au taux de l'échange, se mirent à exporter la nouvelle monnaie avec une telle énergie qu'il ne resta plus bientôt qu'environ 10 francs par tête de numéraire en circulation — et encore la plus grande partie en était-elle dans les banques!

Toutefois là ne devait pas se borner pour les annexés les conséquences de leur réunion à la grande république. Il leur restait à faire ample connaissance avec les divers aspects de la politique protectionniste américaine. Le *Foraker Act*, devenu loi le 12 avril 1900, étendit le Dingley

Digitized by Google

Tariff à Porto-Rico « jusqu'à ce que le gouvernement local fût arrivé à assurer le paiement de ses dépenses par un système de taxes intérieures ». Toute importation ou exportation entre ce pays et les États-Unis se trouva ainsi sujette à un droit élevé, exorbitant si l'on considère la situation financière de l'île. Naturellement c'est le bas peuple qui souffrit le plus de ces jongleries économiques, car une des bases de l'alimentation populaire, le riz d'Inde, exporté de Liverpool, fut frappé de deux sous par livre d'entrée. Cela équivalait à une prohibition — en dépit des affirmations criées bien haut que « prohibition n'est pas un mot américain ». Les intéressés n'eurent d'autre ressource que de recourir au riz de Louisiane, pour la plus grande satisfaction des planteur des rives du Mississipi.

On dut payer, par cent livres, 3 dollars 90 un article inférieur à celui qu'on tirait autrefois d'Angleterre pour 2 dollars et 10 cents.

Il faut parcourir les correspondances particulières et les articles des journaux porto-ricains de cette période pour se rendre compte de la misère à laquelle en arriva ce malheureux pays sous l'empire de ces infortunes successives. Par un gracieux euphémisme on qualifia « d'anémie » la cause d'augmentation de la mortalité : *inanition* faisant un effet désagréable sur les extraits du registre des décès (1). Mais ce qu'il

(1) Correspondance de Vega Baja (20 milles de San Juan).

était impossible de dissimuler, c'est le taux dérisoire où tombèrent les salaires; c'est l'émigration subite de plusieurs milliers de paysans pour Hawaï, Cuba et l'Equateur. Ceux qui pouvaient s'en aller ainsi étaient les plus fortunés!

Pendant ce temps la reconstruction administrative intérieure s'effectuait. En septembre 1899 on avait procédé à l'élection des *legal officers*. Comme il était facile de s'y attendre, les cours fonctionnèrent convenablement toutes les fois que de près ou de loin les affaires ne se rattachaient pas à la politique. Il était au-dessus des forces des juges et de la police municipale de conserver leur impartialité lorsque des questions de parti avaient été soulevées.

Le 6 novembre 1900 eurent lieu les élections pour la Chambre des Représentants de trente-cinq membres (1).

(1) Ajoutons que le gouvernement militaire avait fait place, le 1er mai 1900, à l'administration civile. Le pouvoir exécutif fut remis aux mains d'un conseil de onze membres, dont 5 indigènes.

Digitized by Google

Sur le travail exécuté par les nouveaux législateurs, nous voyons planer les mêmes diversités d'appréciation que sur tout le reste.

La lecture des rapports officiels nous laisse l'impression que, dès le premier mois, la *House of Delegates* se comportait « avec la régularité de la législature d'un État américain quelconque ». Si la comparaison était exacte, elle serait peu flatteuse pour les États-Unis.

On relève en effet dans la correspondance de l'Association de la Presse que si les séances, au début de l'année 1901, étaient calmes et courtoises, en revanche les députés ne paraissaient avoir qu'une idée vague de leur responsabilité. C'était une orgie de propositions de loi, un déluge d'amendements gribouillés à la hâte, sans méthode, parfois avec un crayon sur des fragments de papier à lettre, et même sur des enveloppes (1). Et tandis que l'île avait à faire face aux problèmes économiques les plus graves, les représentants, avec infiniment de dignité, réclamaient la discussion sur le salaire des maîtres d'école, sur le suffrage des femmes, la profession de pharmacien et... la réglementation des combats de coqs!

Il est juste de reconnaître que, depuis, les délégués ont fait des progrès dans l'art de légiférer. Cependant, quoique l'animosité aigüe de la première heure entre les deux partis républicain et fédéral se soit beaucoup adoucie, la Chambre, dans les hautes sphères, jouit de peu de considération. L'élite de la société insulaire est fédérale; battue aux élections parlementaires, elle accepte difficilement les lois faites par les représentants des gens de couleur et des travailleurs. Nous reviendrons sur ce sujet à l'occasion du Hollander Bill (2).

La digression qui précède était nécessaire pour permettre au lecteur de se rendre compte des difficultés rencontrées par les Américains et l'administration locale dans l'organisation du système financier de l'île.

Le *Foraker Act*, nous l'avons vu, subordonnait la suppression des barrières douanières entre les États-Unis et Porto-Rico à l'adoption par cette dernière de mesures assurant le paiement de ses dépenses.

Ce fut là une tâche particulièrement ardue, par ce qu'on était obligé de changer de fond en comble l'ordre de choses existant; et telle est la force de l'habitude chez les masses que souvent, entre une loi qu'elles

(1) *Weekly Post.*

(2) A Porto-Rico un citoyen même absolument illettré peut voter, s'il prouve qu'il possède 25 dollars de propriété personnelle.

Digitized by Google

savent mauvaise, mais à laquelle elles sont pliées depuis de longues années, et une nouvelle loi évidemment plus sage, reposant sur des principes mal connus, elles conservent une vague prédilection pour la première. Sous la domination espagnole, l'île était soumise à trois sortes de taxes — territoriale, industrielle, et commerciale. — L'impôt foncier se prélevait en somme sur la valeur productive de la portion de terre cultivée; une foule de droits divers avaient été mis sur les denrées, les vêtements, les amusements populaires, parce que ce genre d'impositions est aisé à percevoir. Le système américain veut que chaque citoyen contribue, dans la mesure de ses moyens, à supporter matériellement l'administration insulaire et municipale. L'impôt est exigible en raison de la terre possédée, et non à cause de ce que celle-ci rapporte; sa base est incontestablement plus sûre; mais il n'est pas difficile d'imaginer comment il fut accueilli par les planteurs, habitués aux variations et aux dégrèvements continuels de la taxe espagnole. Avec une unanimité parfaite, ils accusèrent, eux fédéraux, la chambre républicaine d'avoir voulu frapper les grands propriétaires fonciers ; et des délégués spéciaux furent envoyés à Washington faire une futile protestation contre la loi votée par les législateurs de leur propre pays.

Il faut rendre justice au trésorier général de Puerto-Rico, M. Hollander, auteur de la loi de finances : le bill qui porte son nom est équitable, et, s'il pèse plus lourdement que l'ancien régime sur une classe indûment favorisée sous la domination espagnole, il soulage le reste de la population en l'exonérant du poids d'impôts indirects écrasants. En outre la sévérité de la procédure en cas de retard dans le paiement des taxes — l'*apremio*, de funeste mémoire — a été considérablement mitigée par l'adoption de délais de grâce et d'un terme de préemption durant lequel la propriété saisie par le fisc peut être rachetée par l'ex-propriétaire ; enfin toute vente d'immeuble dans ces conditions doit être autorisée par le trésorier général — une garantie dont l'absence se faisait autrefois durement sentir.

Si l'on considère que l'insulaire de Porto-Rico paie moins d'impôts, tout compte fait, que l'habitant d'une région quelconque des États-Unis, et que le Congrès de Washington a fait verser au fonds de réserve de l'île, au lieu de le garder dans les caisses du Trésor fédéral, le produit intégral des droits perçus en Amérique sur les marchandises portoricaines en exécution du Foraker Act; si l'on remarque, d'autre part,

Digitized by Google

qu'au 1er juillet 1901, l'île n'avait plus de dette d'aucune sorte, on est obligé de reconnaître que le gouvernement américain n'a rien à se reprocher sous le rapport des finances de sa nouvelle possession (1).

Le 25 juillet 1901, le président Mac-Kinley, en conséquence du vote de la loi de finances par l'assemblée insulaire, déclara le Foraker Act abrogé et le libre-échange établi entre les États-Unis et Puerto-Rico. C'est là la dernière et la plus importante phase de la question. Soit dit en passant, l'attitude du chef de l'État, dans cette affaire de tarifs, avait paru, tout d'abord, inexplicable. Après avoir préconisé, dans son message, le *free trade* avec Porto-Rico, on l'avait vu employer toute son énergie et son influence à faire voter le bill d'avril 1901, pour se hâter ensuite, par un troisième revirement, de revenir à son point de départ. L'explication en est bien simple. Leader des protectionnistes, Mac-Kinley n'avait pas eu d'autre moyen de conserver l'unité et l'harmonie dans son parti que de faire à celui-ci la petite concession de forme à laquelle M. Foraker a donné son nom. Combien en est-il, dans l'histoire, de ces points obscurs et discutés, dont la raison d'être est, au fond, aussi peu compliquée?

Aujourd'hui les habitants de Porto-Rico sont assimilés aux citoyens de l'Union, sauf qu'ils ne possèdent pas de représentation à Washington et ne participent pas, par conséquent, au gouvernement de la nation.

L'adoption du libre-échange entre les deux contrées aura-t-elle pour l'île les résultats qu'on en attend avec une telle impatience? Nous pensons qu'il faudra en rabattre. En ce qui concerne le sucre, il n'est pas douteux que l'abolition des droits d'entrée aux États-Unis ne donne à cette industrie un certain essor. Mais quant au café, rien ne remplacera es débouchés perdus : les Américains préfèrent le café de qualité inférieure qui vient du Brésil. Et ceci est un facteur alarmant dans la situation économique actuelle. Les Porto-Ricains en seront probablement réduits à continuer, comme par le passé, à expédier ce produit en Espagne, d'où il se déverse sur le reste de l'Europe : toutefois — cela saute aux yeux — ils le feront dans des conditions bien différentes qu'autrefois, *ayant à supporter les droits espagnols.*

D'autre part, le free trade avec les États-Unis n'a pas jusqu'ici fait baisser, dans l'île, le prix des objets de première nécessité, parce que

(1) Les dépenses annuelles de l'île s'élèvent à 2 millions de dollars environ.

Digitized by Google

les marchands indigènes, non habitués aux procédés commerciaux des Américains, n'ont pu, en général, se résoudre encore à abandonner leurs fournisseurs espagnols. Comme à Cuba, les agissements peu scrupuleux de quelques commissionnaires yankees ont largement, mais injustement, contribué à répandre la méfiance, à Porto-Rico, dans le monde des affaires.

Les difficultés qui entourent la vente du café sont l'écueil où viennent échouer toutes les tentatives faites pour améliorer d'une façon certaine et durable la situation de l'île. Ce produit occupe 41 0/0 de la surface cultivée, et il serait possible d'en planter bien davantage si les débouchés étaient suffisants (1).

Le sucre, en dépit de l'ouverture des marchés américains ne paraît avoir aucune chance de supplanter le café, à moins que cette industrie ne soit réorganisée entièrement sur des bases économiques, solides et modernes. Les méthodes de culture sont surannées, et l'on jugera de la condition des travailleurs par le fait que tout récemment, en vertu d'une loi espagnole encore en vigueur, un homme s'est vu condamner à la prison pour avoir « tenté de faire élever les salaires des ouvriers dans le pays » : ce qui constitue là-bas le crime de conspiration — comme en Angleterre au temps des Tudors (2).

D'une manière générale, d'ailleurs, l'agriculture ne pourra se développer à Porto-Rico que lorsque l'île sera pourvue de moyens de communication convenables. Il n'existe en ce moment dans la région qu'un seul chemin de fer, à voie étroite de 159 milles; et la seule grand'route digne de ce nom est le *Military road* de San Juan à Ponce (134 kilomètres). Les Américains, en cette matière, peuvent accomplir beaucoup; déjà ils ont porté de 265 à 367 km. l'étendue des chemins; mais il est malheureusement certain que l'administration, effrayée des sommes dépensées sur les routes, maladroitement d'ailleurs, par l'autorité militaire, montre maintenant une parcimonie bien contraire aux vrais intérêts du pays. Il serait préférable de voir l'esprit d'économie se porter sur d'autres points, l'instruction publique par exemple, qui absorbe une trop grande

(1) Les 2.347.520 *acres* (de 40 ares) qui composent la superficie de Porto-Rico, se répartissent ainsi qu'il suit : Terres cultivées : 464.361; pâturages, 1.203.206; bois, 165.671; en friche, 138.348; villes, etc., 375.934. Les terres cultivées se répartissent ainsi : Café, 166.164; sucre, 82.678, tabac, 13.704; divers, 201.815.

(2) *The Weekly Post*, Décembre 1901.

Digitized by Google

part des revenus locaux. On ne peut que louer les Américains de chercher à combattre l'ignorance — cette plaie des Antilles espagnoles — mais toute chose à son temps et il ne faut pas passer d'un extrême à l'autre. L'élégance des bâtiments scolaires, leur luxe relatif d'aménagement, les habitudes qu'on y donne aux écoliers forment un contraste parfois pénible avec les conditions matérielles qui sont destinées à être plus tard le partage de ces élèves. En face de la condition profondément misérable de la population, il y a quelque danger à donner à la jeune génération des aspirations qui, légitimes aux États-Unis, sont encore irréalisables à Porto-Rico. Il n'est pas davantage prudent de donner, sur place, au jeune gouvernement de l'île, des exemples de prodigalité... : c'est bien assez de ceux que lui apportent, de temps à autre, les échos de la grande république du nord !

Georges Nestler TRICOCHE.

LA FRANCE ET LE MAROC A FIGUIG

La situation incertaine et pleine de difficultés faite à la France dans la région du Sud-Oranais qui confine à l'empire du Maroc va bientôt cesser. En vertu d'un protocole signé le 20 juillet 1901 par l'ambassade marocaine qui vint à Paris à cette époque, une commission franco-marocaine fut chargée de régler sur le terrain la question de frontière qui n'est point déterminée.

On n'a pas oublié en effet, que le traité de Lalla Marnia, du 18 mars 1845, qui établit la délimitation de frontière entre la France et le Maroc, s'il a fixé les limites des deux états dans le Tell c'est-à-dire dans la région habitée et cultivée, ne s'est pas prononcé pour ce qui concerne la région saharienne. Voici, en effet, comment sont rédigés les articles applicables à cette région :

Art. 4. — Dans le Sahara, il n'y a pas de limite territoriale à établir entre les deux pays, puisque la terre ne se laboure pas et qu'elle sert de pacage aux Arabes des deux empires, qui viennent y camper pour y trouver les pâturages et les eaux qui leur sont nécessaires...

Art. 5. — ... Les ksour qui appartiennent au Maroc sont ceux de Ich et de Figuig.

Digitized by Google

Les ksour qui appartiennent à l'Algérie sont : Aïn-Sefra, Sfissifa, Asla, Tiout, Chellala, El Abiod et Bou-Semghoun.

Art. 6. — Quant au pays qui est au sud des ksour des deux gouvernements, comme il n'y a pas d'eau, qu'il est inhabitable et que c'est le désert proprement dit, la délimitation en serait superflue.

Les inconvénients de cet état de choses ne se firent tout d'abord pas sentir; mais ils apparurent clairement lorsque notre domination s'étendit vers le sud, lorsque nous nous trouvâmes en contact avec des tribus allant chercher leurs terrains de pâture tantôt d'un côté tantôt de l'autre de la frontière idéale. L'occupation du Touat, le prolongement du chemin de fer au delà de Djenien bou Resg, les incursions, au Gourara, des Berabers que l'on ne voulut pas poursuivre sur un territoire qui était censé appartenir à l'empereur du Maroc, enfin les déprédations quotidiennes des gens de Figuig ou y ayant trouvé un asile et un refuge quasi inviolable, rendaient indispensable une revision ou plutôt un complément du traité, et l'établissement d'une frontière fixe et bien délimitée.

C'est à cette œuvre que s'est attaché, avec son esprit éminemment pratique, le gouverneur général de l'Algérie, M. P. Revoil, tant dans les négociations préliminaires du protocole du 27 juillet 1901, que dans ses dispositions subséquentes. Ce protocole, que l'on n'a pas cru devoir publier jusqu'ici, règle certains points de principe et s'en réfère pour leur application à une commission mixte qui doit opérer sur le terrain. Il stipule notamment que le territoire des Doui-Ménia et des Ouled Djerir appartiendra désormais sans conteste à la France, le Maroc devant attribuer d'autres terres aux indigènes de ces tribus qui ne voudraient pas accepter notre domination. Par suite il ne restera plus dans la région de tribu à nationalité incertaine. En outre le Maroc établira à poste fixe un représentant de son autorité à Figuig, qui jusqu'alors tolérait tout au plus la présence, aussi courte que rare dans ses murs, d'un envoyé du sultan. En même temps on réglera la question de Bou Amama et le régime commercial des oasis.

En raison des difficultés d'accès de Figuig par l'intérieur du Maroc il fut convenu que les représentants du sultan dans la commission mixte se rendraient sur le territoire par la voie de l'Algérie et le chemin de fer du Sud-Oranais qui les déposerait en quelque sorte aux portes mêmes de l'oasis de Figuig. Cette arrivée à Figuig par le rail et sous la

Digitized by Google

protection des forces militaires françaises devait en outre avoir pour effet de démontrer d'une façon bien visible aux gens de l'oasis l'entente parfaite régnant entre la France et le sultan du Maroc.

La commission mixte dirigée, du côté français par le général Cauchemez, du côté marocain par Si Mohammed el Guebbas, se réunit d'abord à Alger pour arrêter la base de ses opérations et régler certaines difficultés d'exécution. Puis elle se rendit en chemin de fer à Duveyrier afin de commencer ses opérations sur le terrain. Ce fut au cours de son voyage qu'elle eut connaissance de l'assassinat de 2 officiers français par des indigènes de la région de Figuig.

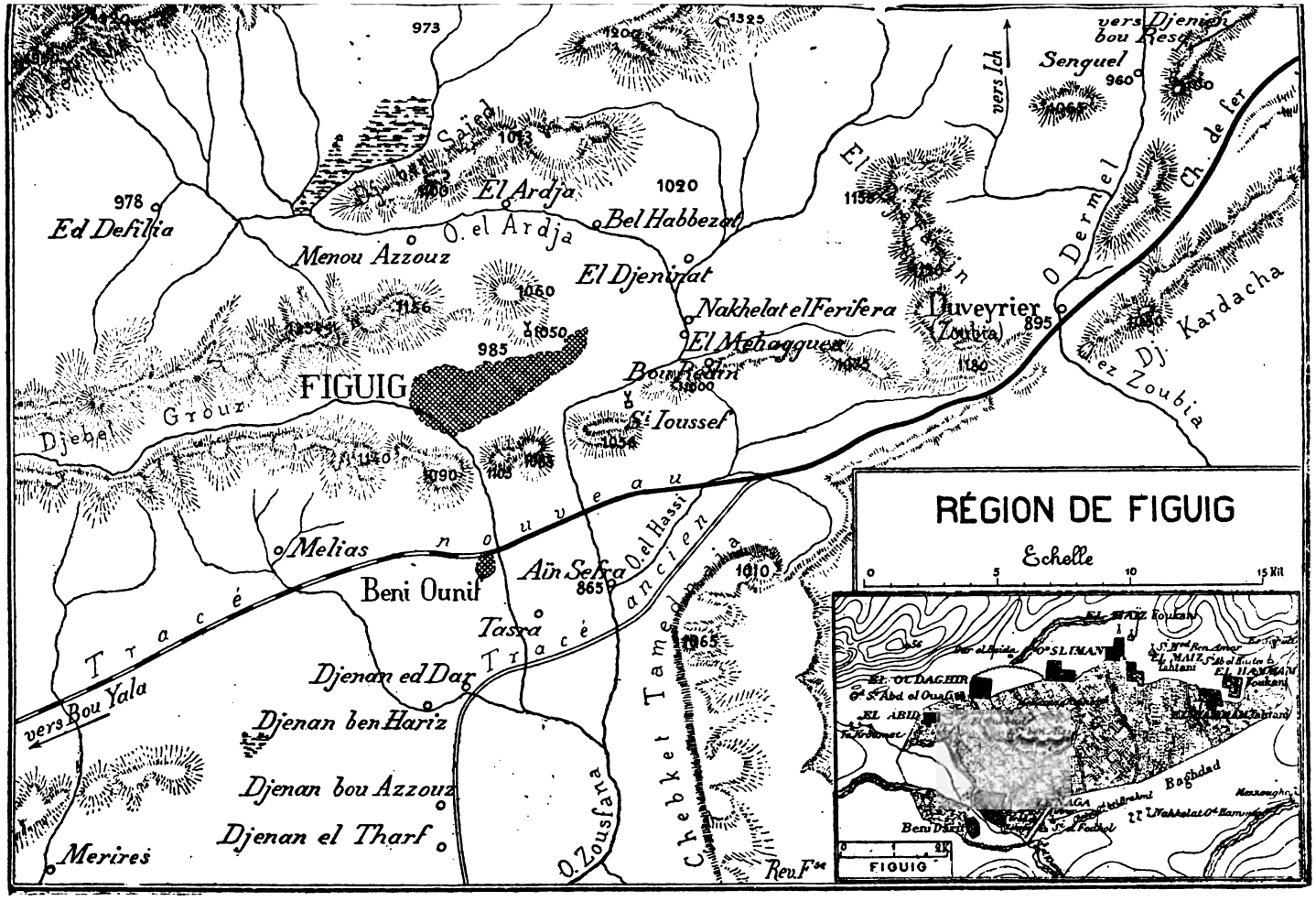
Le 19 janvier 1902, les capitaines Gratien et de Cressin, de la légion étrangère, étaient allés faire une promenade aux environs de Duveyrier, vers Djenan ed Dar. Ils étaient sans escorte. Ne les voyant pas revenir on envoya des patrouilles à leur recherche et on trouva leurs corps dépouillés de tout vêtement. Ils avaient été tués à coups de fusil par des indigènes et portaient la trace de nombreux coups de matraque.

Cette région jouit du reste de la plus fâcheuse réputation. Au mois d'octobre dernier, 2 enfants furent massacrés près de Duveyrier. A différentes reprises, des indigènes ont été assassinés sur les glacis de nos redoutes et presque à chaque semaine il y a à relever quelque déprédation des gens de Figuig coupant les fils télégraphiques et renversant les poteaux. Aussi plus que jamais la présence d'une autorité régulière et soutenue se fait-elle sentir dans ces parages.

Le 10 février, le général Cauchemez, Si Mohammed el Guebbas, ainsi que les membres français et marocains de la mission, faisaient ensemble leur entrée à Zenaga, ksar le plus important de Figuig. Ils étaient l'objet d'un accueil favorable de la part des notables, qui offraient une diffa monstre en leur honneur. Cet événement a une portée considérable pour la région. Il montre, en effet, que les habitants, en grande majorité du moins, ont abdiqué l'hostilité de parti pris dont ils avaient toujours fait montre jusqu'alors contre nous, qu'ils sont disposés à entretenir des relations pacifiques et à se soumettre à l'autorité du sultan.

L'oasis de Figuig est située au pied d'un cirque de montagnes nues et arides à l'intérieur duquel on ne pénètre que par des brèches; par l'une d'elles coule l'oued Zousfana. Entre l'oasis et la montagne s'étend une région dénudée qui permet la surveillance jusqu'à une assez grande distance. L'oasis est entourée d'un mur d'enceinte continu; elle ren-

Digitized by Google



Digitized by Google

ferme environ 35.000 habitants répartis entre plusieurs ksour séparés les uns des autres par des murs et couvre 20 kil. carrés sur lesquels sont plantés 400.000 palmiers. Les habitations, construites en terre sèche, sont disséminées dans les palmeraies.

En raison de l'hostilité manifestée contre les Européens par les gens de Figuig, bien peu de voyageurs ont pu visiter l'oasis. Le dernier, après G. Rohlfs, est Jakob Schaudt, un Allemand aussi qui, converti à l'islamisme, put voyager au Maroc en 1880-1882. Son récit, écrit de mémoire (car il avait perdu ses notes à la suite d'agressions dont il fut victime), a été publié en allemand et traduit avec commentaires autorisés par le c^t N. Lacroix, chef du service des affaires indigènes en Algérie. La relation de Schaudt sur Figuig est assez d'accord avec les renseignements que recueillit et publia en 1882 le capitaine de Castries. Voici la description que fait de l'oasis le voyageur allemand :

« Figuig se compose des localités suivantes situées à la lisière de l'oasis : El Abid, Oudar'ir, Oulad Sliman, El Maïz foukani et tahtani (1) et tout près l'un de l'autre El Hammam foukani et El Hammam tahtani. Dans une dépression, à environ une demi-heure de ces localités, est le grand ksar de Zenaga, aussi considérable que tous les autres ensemble. De beaux jardins assez bien entretenus avec des orangers, des citronniers, des grenadiers, des figuiers et des pêchers, au-dessus desquels les hauts palmiers étalent leurs couronnes, rendent l'isolement facile au voyageur étranger.

L'alimentation en eau des oasis est exclusivement assurée par les différentes sources, l'une surtout qui est chaude et sulfureuse. Je choisis la localité d'Oudar'ir pour y séjourner et j'eus occasion de voir que la source qui fournit l'eau des jardins est constamment surveillée. Pour assurer une exacte répartition de l'eau, on a trouvé un bon moyen. Dans un jardin est placé un récipient qui est muni de bas en haut d'entailles et qui a en bas au milieu une très petite ouverture. La quantité due à chaque propriétaire est connue et marquée par une coche du récipient. Pendant le temps de l'entrée de l'eau dans le réci-

(1) El Maïz foukani et El Maïz tahtani ne forment en réalité qu'un seul et même ksar partagé, il est vrai, en deux quartiers. C'est à la suite d'incidents divers, que cette scission se produisit. Pour bien marquer cette séparation, les habitants des deux quartiers ne laissèrent subsister entre eux qu'une seule ouverture à laquelle ils adaptèrent une porte qui se ferme en cas de conflit.

Digitized by Google

pient, jusqu'à la hauteur de l'encoche qui le concerne, chacun a le droit de diriger l'eau de la source dans son jardin. Lorsqu'un propriétaire a reçu l'eau à laquelle il a droit, il doit barrer le canal qui lui apporte l'eau de la source et c'est alors le tour du voisin. Il en est ainsi jour et nuit, de sorte qu'aucune goutte d'eau n'est perdue. Sur le front des ksour d'Oudar'ir, des Oulad Sliman et d'El Maïz, on a, dans un moment où Figuig redoutait une attaque des Français, construit une muraille avec un fossé, qui aurait encore, le cas échéant, quelque valeur pour les défenseurs de Figuig (1) ».

Schaudt voulut visiter le dénudé Djebel Maïz, situé en avant de l'oasis et qui passe pour recéler des richesses minières. Mais à mi-chemin il fut rencontré par des cavaliers qui le détroussèrent. Revenu à Figuig, il fut assez heureux pour se faire rendre ce qu'on lui avait volé. Cet acte de pillage ne l'engagea pas à pousser plus avant. Du reste, l'anarchie et le désordre régnaient dans l'oasis même.

« Oudar'ir, dit-il, est toujours en guerre avec Zenaga et a réussi à attirer dans son parti les Oulad Sliman et une partie d'El Maïz. El Abid reste neutre. Une grande partie d'El Maïz tient pour Zenaga ; quant aux deux ksour d'El Hammam foukani et d'El Hammam tahtani, ils ne peuvent prendre part à la guerre, car ils se battent l'un contre l'autre, l'une de ces localités ayant intercepté l'eau souterrainement. On me demandera comment peut naître la guerre entre ces gens. Figuig est une caverne de brigands et Zenaga est le refuge de tous les gens sans aveu. Il n'y a aucune justice et les chioukh sont dépourvus de toute autorité. S'il arrive qu'un individu d'un ksar blesse ou tue quelqu'un d'un autre ksar, tout le parti de ce dernier court aux armes et il en résulte de sanglants combats. »

Schaudt fut témoin de deux affaires de ce genre. Ainsi, un coquin de Zenaga tue d'un coup de feu, non loin de lui, un habitant d'El Maïz.

« Quelle scène ! dit-il. On porta le mort devant sa maison, les femmes y dansèrent des danses de guerre, firent flotter à l'air leurs longs cheveux dénoués et poussèrent des cris et des lamentations en répétant sans cesse le même mot. De tous côtés des gens armés s'élan-

(1) C'est, d'après le capitaine de Castries, en 1870, lors de l'expédition du général de Wimpfen sur l'oued Guir, que les gens de Figuig auraient construit l'ouvrage défensif cité par Schaudt.

Digitized by Google

cèrent dans les rues, chacun avec ses alliés pour venger ce meurtre. Je craignais que le combat ne s'engagea dans le ksar même et courus aussi vite que je pus dans la maison de mon compagnon. Lui-même s'armant de son fusil prit part au combat. Lorsque je fus assuré que la mêlée s'engagerait assez loin du ksar même sous les palmiers, je cherchai le mort et reconnus en lui le même homme chez lequel j'avais déjeuné le matin sur son invitation. Les femmes continuaient à se lamenter et à danser. A mes questions, sur cette agitation des femmes, on répondit que ces transports avaient pour but d'exciter les hommes à la vengeance. On entendait dans le lointain un violent feu de mousqueterie. Mon ami Ben Djelloul, qui était inquiet pour moi, vint me prendre et nous suivîmes la marche du combat du haut d'une tour. La lutte cessa vers le soir. Il y avait de chaque côté plusieurs morts et blessés ».

L'oasis présente la forme d'une terrasse sur le bord de laquelle sont placés au nord 7 des 8 ksours. Le 8e, Zenaga, est dans un fond, séparé d'Oudaghir par un escarpement de 50 mètres; c'est le seul qui n'ait pas été bâti près d'une source. Aussi la dépendance dans laquelle Zenaga se trouve au point de vue de la jouissance de l'eau a-t-elle été cause de luttes intestines constantes.

C'est de la source d'Aïn Zaddert, située entre El Oudaghir et Zenaga, que ce dernier ksar tire son irrigation. En 1877, dit le capitaine de Castries (1), les habitants conclurent un accord pour la répartition des eaux. Mais depuis, les Zenaga tentèrent de capter la source à leur profit par un canal souterrain. Leur entreprise fut déjouée et Aïn Zaddert fut protégé par un fossé transversal. Mais les Zenaga dont les palmiers se desséchaient, reprirent leur travail de mine plus profondément et arrivèrent à proximité de la source. Une explosion formidable ébranla l'oasis, et les eaux de Zaddert s'élancèrent dans la tranchée des Zanega. Les Oudaghir coururent aux armes, mais les Zenaga restèrent vainqueurs et construisirent près de la source un bordj (fort) où ils entretiennent en permanence 40 hommes armés.

Malgré toutes leurs tentatives, les Oudaghir n'ont pu rentrer en possession de leur source. Les Zenaga sont, en effet, les plus puissants de toute l'oasis. A eux seuls ils comptent 1.600 fusils; Oudaghir n'en a que

(1) Bulletin de la Société de Géographie de Paris, 1882.

Digitized by Google

400, les 2 El Hammam 370, Ouled Sliman 150, El Abid 100. Les 7 ksour réunis sont donc moins puissants que Zenaga et, par suite, subissent sa loi. Ces épisodes de l'existence de Figuig montrent bien dans quel état d'agitation et de luttes sont sans cesse les habitants des ksour.

Cet état de choses qui, en dehors de querelles particulières, est souvent motivé par la plus ou moins longue jouissance de l'eau — qui est la vie même de l'oasis — existe toujours et a une fâcheuse répercussion au dehors. En outre Figuig a toujours été, comme naguère In Salah, le refuge de tous les malandrins, coupeurs de routes et fanatiques dangereux. Bou Amama, qui fit il y a un an une apparente et lointaine soumission à la France, était toujours entouré de mécontents et d'ennemis déclarés de notre pays. Il y avait donc à Figuig une situation qui ne pouvait être tolérée plus longtemps.

A la nouvelle de l'arrivée de la commission franco-marocaine une transformation s'opéra à vue d'œil dans l'oasis. Bou Amama, ne se sentant plus en sûreté, quitta la zaouia qu'il occupait et se retira avec son entourage d'écumeurs du désert, à Orlat-ben-Abdel-Jebbar, entre Figuig et Aïn-Chaïr, à une assez grande distance et hors de portée de toute surprise. Cette retraite, venant à la suite de la lecture dans les mosquées de Figuig d'une lettre du sultan défavorable au marabout, a enlevé à ce dernier une bonne part de la considération dont il jouissait encore. Ce départ a déblayé le terrain et a permis aux notables de faire à la commission un accueil favorable. Le représentant du sultan, pour mieux faire respecter l'autorité qu'il est chargé d'imposer à Figuig, a fait venir d'Oudja à Tlemcen et de là par voie ferrée jusqu'aux portes de l'oasis 160 soldats marocains qui lui permettront de faire la police.

Grâce à la pression matérielle et morale exercée sur les ksouriens, l'amel marocain a pu prendre possession de l'administration de l'oasis et faire sentir l'autorité du sultan qui n'avait jamais été reconnue d'une façon effective jusqu'à ce jour. Un de ses premiers actes a été d'établir des impôts à Figuig, où ils n'avaient jamais été payés. Chaque arbre de palmeraie est taxé à 10 centimes ; chaque mouton et chaque homme devra en payer 25. En outre, chaque ksar de l'oasis devra fournir annuellement 15 jeunes hommes à l'armée du sultan. Ces diverses mesures ont été acceptées comme une nécessité par les ksouriens, reconnaissant en cela la volonté d'Allah. « Mektoub, c'était écrit. »

Digitized by Google

Afin d'assurer les bons rapports entre les deux gouvernements français et marocain, un commissaire de chaque nation a été désigné pour traiter sur place et trancher d'urgence toutes les questions d'ordre public et de police de la frontière. Le capitaine des affaires indigènes Duclaux, commissaire français, a été installé à Figuig, et le commissaire marocain, Zoubir Skiredj s'est établi à Djenan ed Dar.

L'oasis de Beni Ounif, située à plus courte distance de Figuig que du poste français de Djenan ed Dar, devient par suite de son occupation le point d'observation et de surveillance de l'oasis. Un fort détachement y a été installé et le télégraphe n'a pas tardé a en faire son point terminus vers le sud, bientôt suivi par le chemin de fer.

Beni Ounif, exactement à 4 kilomètres au nord de Djenan ed Dar, est un petit ksar à l'aspect misérable, avec une assez jolie palmeraie appartenant à des indigènes de diverses origines et principalement aux gens du ksar de Zenaga (Figuig). On y compte une trentaine de familles. Ce sont pour la plupart des Haratin. On y trouve aussi quelques descendants de Sidi Cheikh, gardiens d'une magnifique koubba consacrée à Si Sliman ben bou Smaha (grand-père de Sidi Cheikh), koubba construite il y a quelques années par Bou Amama. Les monuments religieux de ce genre édifiés par ce marabout dans le pays ne sont pas rares et le soin qu'il a mis à les multiplier n'a pas peu contribué à le rendre populaire dans les milieux indigènes, où la foi superstitieuse est très ardente,

La rectification de frontière qui a été opérée n'est pas sans importance également au point de vue du tracé de la voie ferrée. On sait que celle-ci ouverte il y a 2 ans, d'Aïn Sefra à Djenien bou Resg après d'interminables travaux, puis poursuivie récemment jusqu'à Duveyrier, doit être prolongée vers Igli. Le tracé primitif la faisait se diriger de Duveyrier sur Djenan ed Dar et infléchir ensuite vers le sud en longeant l'oued Zousfana, comme on peut le voir sur la carte ci-jointe. Ce tracé, rasant les escarpements de la Chebket Tamednaïa, avait l'inconvénient d'exiger un certain nombre de travaux de déblaiement et de terrassement. Il était en outre constamment sous la menace des sables mouvants de la Zousfana.

Le nouveau tracé, qui se sépare de l'ancien à hauteur de l'oued El Hassi, se dirige directement sur Beni Ounif sans rencontrer aucune difficulté de terrain, en suivant la base des collines dont la crête forme la

Digitized by Google

ligne de séparation de Figuig. Puis il passe franchement sur la rive droite de la Zousfana, prend la direction de Bou Yala en suivant un large couloir sans obstacles, et se prolonge ensuite dans la direction d'Oglat ben Zireg (oued el Kheroua), toujours sans difficultés. En résumé pour 1 ou 2 kilomètres de plus que comporte le nouveau tracé, on évite des difficultés de construction appréciables et on se rapproche sensiblement de Figuig, c'est-à-dire du centre commercial, ce qui est en somme l'important.

Le chemin de fer, outre l'influence qu'il exercera au point de vue politique, sera aussi un facteur de grande valeur sous le rapport commercial. Jusqu'ici Figuig était, pour son commerce extérieur, à la merci des nomades interceptant et rançonnant à leur gré les caravanes venant trafiquer dans l'oasis. De là une rareté et un renchérissement des marchandises de première nécessité. Désormais la situation sera totalement changée et les facilités commerciales singulièrement accrues, le trafic par caravanes pouvant se faire en sécurité sur territoire français et le chemin de fer amenant au pied même de l'oasis les denrées indispensables. Cette action pacificatrice sera encore augmentée par la mise en application d'un décret du 1er février 1902 élevant le nombre des marchandises à destination du Sud Algérien qui sont exemptes des droits de douane et d'octroi de mer. En assurant la tranquillité d'abord, puis un bien-être qu'ils n'ont jamais connu, à des gens qui n'osaient jamais sortir de chez eux sans la crainte de recevoir un coup de fusil, on aura fait faire un pas énorme à notre influence dans cette région.

Cette solution de la question de Figuig n'a pas rencontré une approbation générale. On s'est demandé, en Algérie surtout, s'il n'eût pas été plus simple et surtout plus logique d'occuper Figuig de vive force et d'écraser cet asile de fanatiques où la haine du roumi a toujours été professée et pratiquée. Cette manière de procéder aurait eu évidemment ses avantages vis-à-vis des musulmans toujours admirateurs et respectueux de la force. Mais elle aurait eu le grave inconvénient de tendre sensiblement nos relations avec la cour du Maroc et de jeter le sultan dans les bras de nos rivaux européens au moment même où les compétitions se font jour plus que jamais à la cour du sultan et au moment où un des conseillers de ce dernier est Anglais arabisé, le caïd Mac-Lean.

S'il est vrai que l'autorité du Maghzen était nulle à Figuig, il n'en est

Digitized by Google

pas moins vrai que le traité de 1845 plaçait l'oasis de Figuig au nombre de celles qui relèvent du Maroc. Il aurait alors fallu, au lieu de négocier avec la cour de Fez une action commune, demander à celle-ci un abandon de ses droits non justifiés par une occupation réelle. Cette solution n'était pas à dédaigner, car elle laissait à la France toute liberté d'allures dans la région des oasis.

Quoi qu'il en soit, les résultats obtenus sont satisfaisants pour le moment. Au lieu d'être une position sans cesse menaçante sur la route la plus directe du Touat, l'oasis de Figuig est devenue une enclave, entourée de tous côtés par des postes français. Sa puissance offensive est brisée, son action complètement annihilée et sa situation de repaire de pillards et de coupeurs de route a cessé d'exister. C'est ce qu'a très bien compris Bou Amama en prenant le large à notre approche avec tous les écumeurs qui l'entouraient.

Ces résultats obtenus en respectant le *statu quo* marocain ne peuvent qu'accroître notre influence à la cour du sultan et lui faire comprendre que nous tenons à respecter les traités. Ce sera là un argument de plus à faire valoir en faveur des avantages commerciaux et industriels que notre situation de voisin algérien nous donne le droit d'obtenir.

GEORGES DEMANCHE.

CONGO FRANÇAIS

LES TROUBLES DE LA SANGHA

La tranquillité la plus absolue qui avait régné jusqu'à ce jour dans la haute région du Congo français vient d'être gravement troublée par un soulèvement des noirs du cours moyen de la Sangha. Des colons français ont été massacrés, des factoreries pillées et détruites. Voici d'ailleurs les faits officiellement communiqués :

Un télégramme du commissaire général Grodet a fait connaître que M. Cazeneuve, directeur de la Cie Sangha N'Daki a été attaqué et tué le 4 mars dernier par une bande d'indigènes à la factorerie de Likelemba, et que, d'autre part, la factorerie de Pembé a été pillée et brûlée en l'absence de son directeur M. Fortin, qui s'était porté au secours de

Digitized by Google

M. Cazeneuve. M. Grodet ajoute qu'un détachement de milice locale, descendu d'Ouesso, a battu les indigènes coupables à Likelemba, qu'à Pembé, en aval, ils ont été obligés de rétrograder à Ouesso et qu'en outre un premier détachement de tirailleurs, composé de 80 hommes, 5 sergents et un officier, a quitté Brazzaville, pour la Sangha, le 1er mars et devait arriver à Ouesso le 28 mars ; que deux autres détachements ont suivi la même destination, les 8 et 19 mars. Ces troupes ont été prélevées sur le contingent des deux compagnies de tirailleurs sénégalais que le ministre des colonies a fait, dès le mois de janvier, diriger du gouvernement général de l'Afrique occidentale sur le Congo.

Peu de temps après, on a appris que M. Labbé, agent de la Cie des produits de la Sangha, avait été tué et mangé le 20 mars, par les indigènes et la factorerie qu'il dirigeait pillée et détruite.

Ces événements, très regrettables en eux-mêmes, pourraient n'être considérés que comme une étape douloureuse à ajouter à celles, déjà si nombreuses, marquées du sang de nos concitoyens, dans la prise de possession du continent noir, s'ils n'étaient la conséquence directe du désordre moral et de l'abandon dans lesquels se trouve le Congo français. Cette malheureuse colonie a presque toujours été une sacrifiée. Elle a pâti au détriment des régions voisines, a coûté fort cher à la métropole et n'a d'ailleurs pas profité le plus souvent des dépenses faites en son nom. Elle a été un gouffre dans lequel ont été versés des millions employés le plus souvent à combler des déficits ou à payer les frais d'expéditions lointaines. Et cependant, si colonie avait peu coûté à acquérir, c'est bien le vaste territoire que M. de Brazza plaça sous la protection du drapeau français. C'est sans doute par un tardif souvenir du dur labeur qu'accomplit autrefois le vaillant explorateur qu'une pension nationale de 10.000 francs vient de lui être votée.

Si l'on passe en revue les événements qui ont précédé cette levée de boucliers, il est facile de déterminer les responsabilités.

Lorsque le gouverneur de Lamothe eut pris possession de ses fonctions au Congo, il reconnut vite qu'il lui était impossible d'administrer directement de Libreville des régions aussi éloignées que celles de l'Oubangui et de la Sangha. Il eut soin alors de se décharger sur un de ses lieutenants, M. Bobichon, des détails administratifs de l'Oubangui et de créer dans la Sangha une situation analogue. C'est ainsi, qu'en février 1900, il confia au capitaine Löfler le commandement de la Sangha. A

Digitized by Google

cette époque les sociétés commerciales concessionnaires de vastes territoires commençaient à prendre possession de ces derniers. Afin de leur donner un point d'appui dans la Sangha le poste d'Ouesso venait d'être créé.

Le capitaine Löfler, dès son installation, jugea que la sécurité n'était pas assurée suffisamment par une centaine de miliciens dispersés en différents postes. Il demanda du renfort pour protéger les nouvelles factoreries et obtint une augmentation de personnel européen et indigène, grâce auquel il put constituer un cercle à Ouesso (sept. 1900) avec un administrateur, 2 agents européens et 25 tirailleurs sénégalais. Cette organisation effectuée, le capitaine Löfler, laissant le pays parfaitement tranquille, remonta dans la haute Sangha pour entreprendre, en partant de Tendira-Carnot (janv. 1901), une expédition vers le Chari autour de laquelle on a fait un bruit injustifié.

M. Grodet venait alors de débarquer au Congo comme gouverneur. A peine installé il supprima sans plus ample information les commandements de l'Oubangui et de la Sangha, rappela MM. Bobichon et Löfler et réduisit d'une façon ridicule les garnisons de la haute et de la basse Sangha, au moment même où l'augmentation du nombre des Européens exigeait au contraire un complément de protection. A Carnot il ne resta que 30 miliciens et 10 seulement à Ouesso, dans des régions éloignées de 3 et 4 semaines de toute troupe de secours !

A la suite de ces brusques rappels les concessionnaires n'avaient pas manqué de faire entendre de vives réclamations, demandant une protection que le gouvernement ne pouvait pas refuser. Mais rien n'y fit. Ni M. Grodet, ni M. Lemaire lieutenant-gouverneur, ne voulurent revenir sur les mesures qu'ils avaient prises. Tout au plus reconnut-on aux concessionnaires le droit de se protéger eux-mêmes.

Bien instructive est à ce sujet la correspondance échangée entre M. Mestayer, administrateur de la Société de la Sangha, et l'administration du Congo, dont le *Temps* (17 avril) a publié des extraits. Dès le mois d'avril 1901 M. Mestayer signale par dépêche au nouveau gouverneur, M. Grodet, l'insécurité dans laquelle se trouvent les factoreries de la région et demande avec instance une augmentation des forces de protection. Aucune suite n'est donnée à sa demande. Plus tard, M. Mestayer insiste, rappelle divers méfaits des indigènes restés impunis, et offre de prendre à sa charge l'entretien de 10 tirailleurs sénégalais.

Digitized by Google

Enfin, 6 mois après, on lui répond, mais seulement pour lui dire qu'il est impossible de satisfaire à ses demandes.

Rentré en France, M. Mestayer va voir M. Decrais et cherche à ouvrir les yeux au ministre des colonies sur les événements qui se préparent dans la région de la Sangha. Mais sur ces entrefaites M. Lemaire revient en France lui aussi et déclare que tout est pour le mieux dans les territoires soumis à son administration. Ce qui vient de se passer a démontré de quel côté étaient la prévoyance et la justesse de vue. Les colons avaient si bien l'intuition de ce qui allait arriver, que M. Cazeneuve écrivait à un de ses amis, sans se douter qu'il serait aussi malheureusement prophète, que dans 6 mois il serait assassiné si la situation ne se modifiait pas.

Ce qui retarda le soulèvement c'est que le capitaine Löfler n'avait pu être touché par l'ordre de rappel, étant déjà en route pour le Chari. Aussi, pendant 6 mois que dura son exploration, sa présence dans les hautes régions avec une forte troupe armée exerça-t-elle une influence salutaire sur les noirs. Mais quand, de retour à Carnot (août 1901), le capitaine Löfler eut reçu l'ordre de revenir à Brazzaville avec sa troupe, ce fut la mort dans l'âme et avec le pressentiment de ce qui allait arriver qu'il quitta la Sangha. Les noirs, qui avaient déjà vu partir les miliciens quelques jours auparavant, qui voyaient à leur tour s'éloigner — et sans être remplacés davantage — les tirailleurs sénégalais, vieux soldats aguerris par plusieurs années de Congo, ne cachèrent pas leur étonnement.

« Et alors, dit une correspondance adressée aux *Débats*, l'effet fut désastreux. Tout le long des rives de la Sangha les indigènes purent voir descendre celui qu'ils appelaient le « commandant » et derrière lui les pirogues chargées de miliciens. Ils comprirent sans peine que les ridicules garnisons de Carnot et de Ouesso étaient tout ce qui allait rester du passé. Aussi toutes ces factoreries si pleines de richesses, d'étoffes de couleurs voyantes, de fusils à pierre, de barillets de poudre, tout cela allait demeurer sans défense sérieuse. »

Les convoitises et le fanatisme ne tardèrent pas à s'emparer de ces âmes malsaines de sauvages, et l'on conçoit comment après de prudents tâtonnements, encouragés par une impunité qu'ils ont dû mettre à l'épreuve, ils se sont enhardis au point d'assassiner les agents dans leurs factoreries, de mettre celles-ci à sac et de les brûler.

Digitized by Google

Il eût suffit pour prévenir ces troubles, qui auront une fâcheuse répercussion dans le pays, de quelques mesures élémentaires de protection et de conservation. Mais ni M. Grodet, ni M. Lemaire, préoccupés sans doute de réaliser quelques mesquines économies — économies qui vont coûter bien cher aujourd'hui — n'ont voulu se rendre à l'évidence des raisons que leur donnaient les colons. Au-dessus d'eux, le ministre des colonies n'a rien vu ou rien voulu voir. Il faut vraiment que les coloniaux français soient solidement trempés pour pouvoir supporter de pareilles épreuves ! A. M.

LA GUERRE AU TRANSVAAL

LA CAPTURE DE LORD METHUEN

Le *War Office* a publié le rapport de lord Methuen sur les événements qui ont précédé et accompagné la défaite et la capture de ce général à Klip Drift. Voici ce document.

Lord Methuen au chef d'état-major.

Klerksdorp, 13 mars 1902.

Monsieur, j'ai l'honneur de vous informer que, dans l'intention d'empêcher les forces de Delarey de s'avancer au nord vers le district de Marico par l'espace laissé libre entre Lichtenburg et Mafeking, j'envoyai ordre au colonel Kekewich, à Wolmaranstad, de faire partir une colonne sur Rooirantjesfontein, où elle rencontrerait une autre colonne partie de Vryburg sous les ordres du major Paris, de l'artillerie royale de marine.

En même temps j'avisai le colonel Rochfort de quitter la colonie d'Orange en traversant le Vaal, et de s'avancer au nord par le Bamboo Spruit ou la rivière Hart, afin de repousser Delarey sur les colonnes en marche vers Rooirantjesfontein.

Le colonel Kekewich me fit savoir le 2 mars qu'il faisait partir une colonne de 1.600 hommes montés, légèrement équipés; le colonel Rochfort, de son côté, me télégraphia que sa troupe comporterait un millier d'hommes montés. La colonne du major Paris, que j'accompagnais, se composait des troupes suivantes : 5e bataillon Impérial Yeomanry, 184 hommes, sous le capitaine Jennings; Police du Cap (comprenant de la Police spéciale) 233 hommes sous le major Berangé; cavalerie Culli-

Digitized by Google

nan, 64 hommes sous le capitaine Cullinan ; Police sud-africaine, 24 hommes rattachés aux Cullinan ; 4e batterie artie de campagne, 1 section sous les ordres du lt Venning ; 1 pompom de la section GG sous le capitaine Geoghegan de la R. artie de campagne.

Les forces ci-dessus désignées n'appartenaient pas à la colonne du major Paris, mais lui avaient été adjointes et placées sous son commandement. Avant cette adjonction, la colonne du major Paris à Vryburg, comprenait : 86e compagnie Imperial Yeomanry, 110 hommes ; cavalerie Diamond Fields 92 hommes ; Éclaireurs Dennison, 58 hommes sous le capitaine Browe ; cavalerie légère Ashburner, 126 hommes, sous le capitaine Ashburner ; 38e batterie artie de campagne, 1 section sous le lt Nesham ; 1 pompom « D » artie de campagne ; 1er bataillon de fusiliers Northumberland, 200 hommes sous le capitaine Montagne ; 1er bataillon du Loyal Nord Lancashire Regiment, 100 hommes sous le lt Paul (1).

C'est à Vryburg que l'infanterie fut rattachée aux colonnes. Les instructions écrites que je donnai au major Paris portaient que je lui indiquerais chaque jour sa ligne de marche, ainsi que l'heure du départ pour le jour suivant ; en cas de combat, il devait s'occuper de la brigade montée ; je me réservais de rester auprès des canons et de l'infanterie, et de lui donner les instructions générales. Les troupes montées formaient le plus beau corps de cavalerie que j'aie jamais eu sous mes ordres, et la Police du Cap, sous les ordres du major Berangé s'était acquis une réputation exceptionnelle.

En quittant Vryburg, je fis observer au major Paris que les effectifs ne me semblaient pas aussi nombreux qu'on me les avait annoncés ; mais il s'assura bientôt par lui-même que les chiffres étaient exacts. Je télégraphiai au colonel Kekewich que j'arriverais à Rooirantjesfontein le 7 mars.

2 mars. — La colonne, sous les ordres du major Paris, quitta Vryburg à 5 h. du matin, suivie de la colonne des approvisionnements composée de 39 chariots à bœufs, et de la colonne des bagages comprenant 46 chariots à mules. Par suite des grosses pluies tombées la nuit précédente, le dernier chariot n'arriva qu'à 5 h. de l'après-midi à O'Reyly's

(1) Soit un total de 1391 hommes, non compris les artilleurs, dont le nombre n'est pas indiqué, et qui porteraient l'effectif de la colonne à près de 1500 hommes.

Digitized by Google

Pan, à 13 milles de là. Je fis aussitôt prévenir le colonel Kekewitch que je ne pourrais arriver à Rooirantjesfontein qu'un jour ou deux plus tard. Je l'avais averti avant cela, que la position de l'ennemi obligeait la colonne Paris à se porter plus au Nord-Ouest vers Polfontein.

3 mars. — La marche de la veille ayant épuisé les animaux, la colonne ne put aller plus loin que Grootpan (Bestersfarm), une étape de 6 milles. Pendant cette marche, la Police formant avant-garde sous les ordres du major Berangé tua trois Boers rebelles, nommés Steyn, Bester et Janson.

4 mars. — A Grootpan j'appris que de grands troupeaux de bétail, ainsi que le commando de Van Zyl (un rebelle), s'étaient dirigés à l'Est vers Doornbult. Ce matin-là, la colonne Paris arriva à Graspan à 2 milles au delà de Mooiplatz, ayant parcouru 13 milles et trouva là de l'eau en abondance. Comme il n'avait pas plu dans cette région, je craignais, en passant par Klip Drift, comme je l'avais mandé au colonel Kekewich, de ne pas trouver d'eau à Vaalkop ou à Rietvlei.

5 mars. — En conséquence, je partis le matin pour Boschpan, et de là pour Barberspan, 21 milles en tout, où nous trouvâmes toute l'eau voulue. Là, j'appris qu'il avait plu à Leeuwkuil et que nous y trouverions sûrement de l'eau.

6 mars. — La colonne se mit en marche à 5 h. du matin, précédée par le convoi des bœufs, parti dès 4 h. Elle atteignit Leeuwspruit à 7 h. 30. De là j'envoyai un détachement de police s'assurer si nous trouverions de l'eau à Leeuwkuil.

L'arrière-garde avait eu à subir quelques coups de feu de la part du commando de Van Zyl, fort d'environ 100 hommes. Voyant une certaine confusion dans les rangs, je m'y rendis moi-même et fis appeler la section de la 38e batterie. Je trouvai la 86e compagnie d'Imperial yeomanry qui formait l'extrême arrière-garde en complet désarroi; elle me parut manquer d'officiers et de sous-officiers capables pour la maintenir en ordre et diriger le feu. Quelques obus bien envoyés obligèrent Van Zyl à se retirer; il contourna notre flanc droit pour gagner Tweebosch, pendant que la colonne faisait halte à Leeuwspruit.

Apprenant que nous ne trouverions pas d'eau à Leeuwkuil, je résolus de marcher sur Tweebosch où le commando de Van Zyl s'était établi dans une bonne position, dans le lit même de la rivière Klein Hart. Le major Bérangé, à la tête de la police, de la section de la 4e bat-

Digitized by Google

terie, et du pom-pom de la section GG, reçut l'ordre de marcher droit sur Tweebosch, pendant que les éclaireurs Dennison et la cavalerie Cullinan tourneraient le flanc gauche de l'ennemi. Le major Bérangé dirigea ses hommes avec tant d'habileté et de rapidité que le commando se retira en toute hâte; nous n'eûmes qu'un homme tué et deux blessés. Il était déjà 11 h. 30 et le temps étant très chaud, je résolus de rester à Tweebosch.

7 mars. — A 3 h. du matin le convoi de bœufs se mit en marche pour Leeuwkuil, escorté par : 1 escadron de police du Cap, la 86e compagnie d'Imperial yeomanry, 200 hommes du 1er bataillon des Fusiliers Northumberland, 100 hommes du 1er régiment Royal North Lancashire, 1 section de la 4e batterie Royale artillerie de campagne, 1 pom-pom de la section GG, le tout sous le commandement du capitaine Montagu des Northumberland Fusiliers.

La colonne principale partit à 4 h. dans l'ordre suivant : avant-garde : 1 escadron de police du Cap, la cavalerie légère Ashburner, 1 pom-pom de la Diamond fields artillerie; gros des troupes : la cavalerie Cullinan, la police anglaise de l'Afrique du Sud, 1 détachement du 5e régiment d'Imperial yeomanry, 1 section de la 38e batterie d'artillerie; arrière-garde : la cavalerie des Diamond fields, les éclaireurs Dennison.

Prévoyant une attaque sur nos arrières, j'avais signalé au major Paris l'opportunité de ne placer à l'arrière-garde que des troupes éprouvées.

Le pays que nous traversions était plat et dénudé. Vers 5 h. du matin l'arrière-garde fut assaillie par une violente fusillade, et dut être renforcée par la section de la 38e batterie et 1 pom-pom de la Diamond fields. Une partie de la cavalerie Ashburner et le détachement du 5e yeomanry se développèrent sur nos flancs menacés par l'ennemi.

A ce moment (5 h, 30) le convoi des bœufs se trouvait à environ 1 mille en avant des bagages, dont les chariots s'avançaient en bon ordre sur 4 rangs. J'ordonnai au convoi des bœufs de s'arrêter pour attendre l'arrivée des bagages. Le major Berangé, à la tête des hommes de police qui lui restaient, fut dirigé contre une nouvelle troupe d'ennemis qui venaient de surgir sur notre droite en arrière. Il était environ 6 h. à ce moment.

Je rejoignis alors le convoi des bœufs et trouvai le capitaine Tilney

Digitized by Google

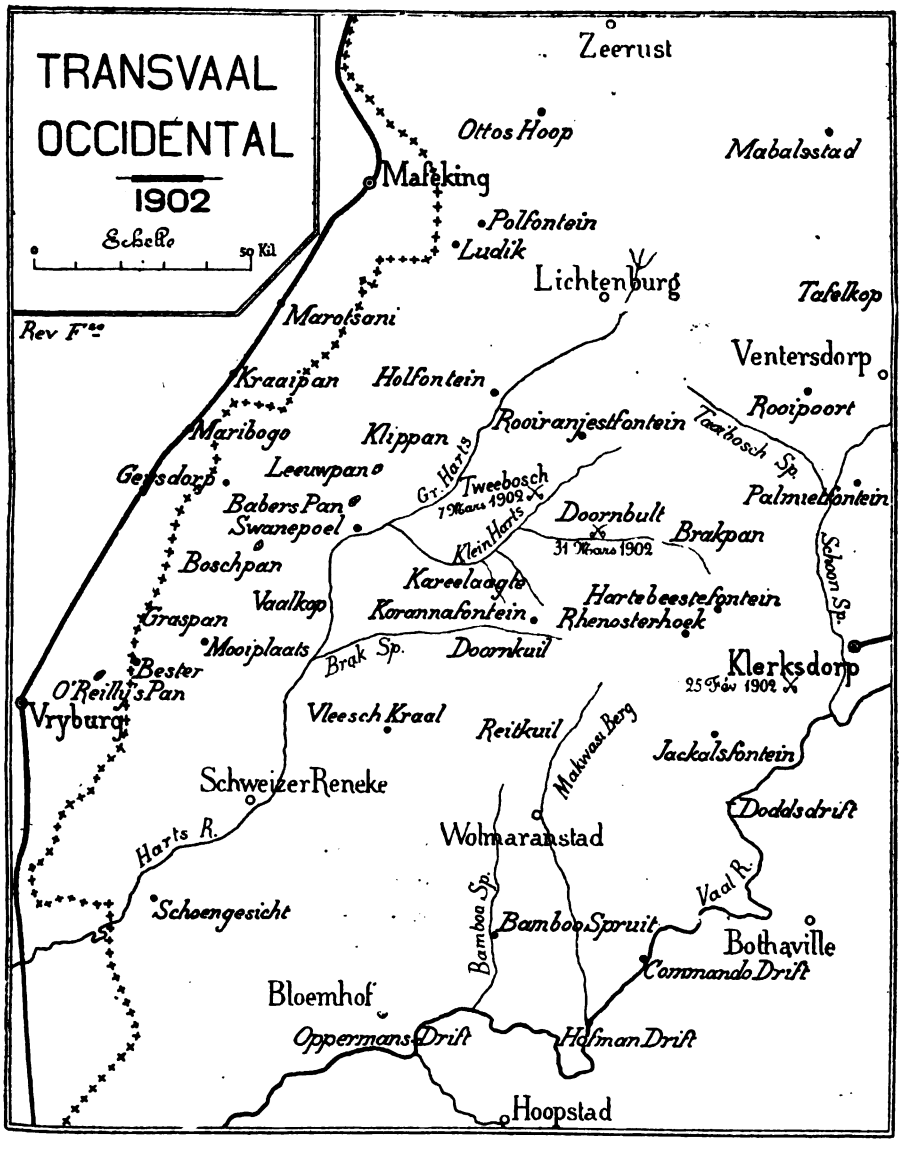
aidant le capitaine Montagu, qui commandait l'infanterie, à placer les hommes pour faire face à une attaque sur notre flanc droit. La section de la 4e batterie et le pom-pom GG avaient déjà pris position en prévision de cette attaque. Je n'aperçus aucun détachement de cavalerie et dus supposer que tous les hommes s'étaient portés au secours de l'arrière-garde.

J'ordonnai alors de faire avancer les bagages. Quant au convoi des bœufs, il n'y avait pas à songer à le mettre en mouvement : tous les conducteurs indigènes étaient couchés sous leurs chariots et n'en voulaient plus bouger. Ici je dois signaler l'ordre et l'autorité avec lesquels le lt Hartley, officier chargé des transports de la colonne Paris, dirigea son convoi de mules pendant le combat.

Les Boers avaient attaqué vigoureusement notre arrière-garde et commencé à pénétrer dans les derniers rangs, mais ils avaient été tenus en échec par l'arrivée de la cavalerie Asburner et Cullinan et quelques hommes du 5e Yeomanry, jusqu'à environ 6 h. 30. A ce moment, l'attaque recommença avec une nouvelle impétuosité sur nos derrières et sur notre droite. Une partie de la cavalerie placée d'abord à l'arrière-garde avait dû se porter sur les flancs pour les protéger ; ce qui en restait céda devant cette attaque, autant que je pus le discerner, et galopa en désordre au-delà de notre flanc gauche. La section de la 38e batterie resta alors sans protection, mais continua malgré tout à tirer jusqu'à ce que tous les artilleurs, sauf le lt Nesham, fussent hors de combat. Cet officier, m'a-t-on dit, refusa de se rendre et se fit tuer.

Sur notre flanc droit l'ennemi s'avança jusqu'à 600 yards du canon de la 4e batterie. A ce moment je donnai ordre de se porter vers un kraal situé à 1 mille de là sur la route de Leeuwkuil et de l'occuper, pendant que tous les hommes montés se rallieraient sur une pente au delà de ce kraal. L'endroit fut occupé par le major Paris et le major Berangé à la tête de 40 hommes environ, pendant que la cavalerie continuait son mouvement de retraite. Pour moi, je restai auprès des canons de la 4e batterie et de l'infanterie jusqu'au moment où mon cheval fut tué, et où j'eus moi-même la cuisse fracturée par une balle. Nos hommes opposèrent une résistance admirable jusque vers 9 h. 30, moment où tous les servants eurent succombé autour de leurs canons, et où le lt Venning, commandant la section, fut tué. Pendant ce temps le commando de Cellier avec les 2 canons et 1 pompom avait rendu la position

Digitized by Google



OPÉRATIONS DE LORD METHUEN

Digitized by Google

du kraal intenable ; ses défenseurs, ainsi que les hommes restés avec les bagages durent se rendre.

Les commandants boers présents à ce combat étaient Delarey, Vermaas, Cellier, Kemp, Van Zyl, D. Botha et Lemmer. Il est difficile de donner le chiffre exact des Boers, mais on peut l'estimer à 1.500.

Le général Delarey me traita avec la plus grande bonté, de même que les autres prisonniers, et chargea le général Cellier de s'occuper de nos blessés restés sur le champ de bataille. Les Boers enterrèrent 11 des leurs à Kareelaagte ; d'après ce que j'ai pu savoir, ils ont subi de grosses pertes.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la vaillante conduite et les services rendus par le major Paris, le capitaine Tilney, les l^ts Nesham et Venning, le capitaine Montagu, le l^t Paul, le médecin civil Prentice, le capitaine Thurston, médecin militaire. Le colonel Townsend, mon médecin en chef, resta au milieu des combattants jusqu'à ce qu'il eût reçu 3 blessures ; pendant toute la campagne il a fait preuve d'une grande bravoure. Le capitaine Fernyhough s'est aussi vaillamment conduit à l'arrière garde.

Un grand nombre de Boers étaient habillés en khaki ; quelques-uns avaient même conservé les galons de nos sous-officiers. Ce costume amena plusieurs fois des erreurs parmi nos troupes et fut cause qu'un certain nombre de nos hommes furent tués, blessés ou faits prisonniers.

Je ne puis vous fournir la liste de nos pertes, ayant été moi-même blessé et pris. Pour cette même raison je ne puis faire connaître dans ce rapport que ce que j'ai été à même de voir par moi-même ou d'apprendre par quelques officiers avec lesquels j'ai pu causer.

J'ai pu oublier de signaler quelques actions d'éclat dans ce combat ; le major Paris complétera mon rapport à ce sujet. »

On est surpris de ne pas trouver dans ce rapport quelque peu sec, la moindre réflexion du général sur les causes de sa défaite et la tenue au feu de ses troupes. On sait que lord Kitchener avait signalé dans les premières dépêches la fuite d'une partie des troupes montées, qui étaient arrivées dans le plus grand désordre à Kraaipan et Maribogo, sur le chemin de fer de Mafeking. Les journaux anglais avaient annoncé que le rapport de Methuen qualifiait cette conduite très sévèrement ; mais comme rien à ce sujet ne figure dans le rapport pour un fait qui n'est pas niable, il faut en conclure que le *War office* a purement et simplement

Digitized by Google

coupé les passages qui étaient trop peu à l'avantage de l'armée anglaise La seule allusion de Methuen est celle où il rapporte qu'une partie de la cavalerie céda devant l'attaque des Boers « et galopa en désordre *au delà* de notre flanc gauche. » L'euphémisme est joli.

Voici maintenant comment un caporal du 2e Lancashire, capturé dans cette sanglante affaire de Tweebosch ou Klip Drift, raconte, dans une lettre à sa femme, de quelle façon Methuen fut blessé et fait prisonnier.

« ... Sous le feu terrible de l'ennemi le dernier artilleur était tombé. Lord Methuen, qui jusqu'à ce moment était resté près des canons, vint alors nous trouver et se tint à une dizaine de mètres environ de la place que j'occupais. Cinq minutes plus tard il recevait sa première blessure à la cuisse droite. Il chercha alors à monter à cheval, mais l'animal reçut une balle dans la jambe et au même instant le général était frappé pour la seconde fois au flanc droit. Son cheval s'abattit sur lui en lui brisant la jambe. Un médecin s'approcha de lord Methuen pour le panser, mais il fut frappé à mort avant la fin de l'opération, et le blessé resta étendu sur le sol, jusqu'au moment où les Boers le relevèrent.

Aussitôt que les Boers nous eurent capturés, ils nous enlevèrent tout notre habillement, vêtements et bottes, puis nous conduisirent à leur laager, qui se trouvait à 15 kilomètres plus loin. Nos morts et blessés gisaient sur le terrain tout le long de la route que nous suivions. Les Boers avaient poursuivi les fuyards pendant plus de 25 kilomètres et les abattaient comme des lapins à mesure qu'ils les atteignaient.

Nous eûmes environ 350 tués ou blessés, et plus de 800 prisonniers. A minuit on nous remit en liberté en nous disant d'aller où cela nous plairait. Nous avions un singulier aspect. Moi-même j'étais revêtu d'un vieux costume qu'un Boer m'avait donné en échange du mien et qui n'était fait que de pièces et morceaux. »

OPÉRATIONS MILITAIRES

Les pourparlers en vue de la paix engagés à Klerksdorp, puis à Prétoria, n'ont pas, jusqu'ici, donné de résultats, et les chefs boers Schalk-Burger, Botha, Delarey, de Wet, Steijn, ont regagné leurs commandos; rien n'est conclu, mais rien n'est rompu. Malgré les négociations, les opérations militaires n'ont point cessé, les Anglais ayant refusé tout armistice.

Digitized by Google

C'est toujours dans l'ouest du Transvaal, que la lutte est la plus vive, par suite de la prépondérance prise par Delarey dans cette région. Le général Walter Kitchener a annoncé de Drikuil que la colonne Cookson envoyée par lui vers Doornbult et la rivière Klein Hart avait reconnu et suivi les Boers sur une distance de 8 milles à travers la brousse. Mais des commandos boers qui se montrèrent subitement, ayant débordé les flancs de la colonne, celle-ci fut obligée de battre en retraite sur son convoi et de s'y retrancher à la hâte. Les Boers attaquèrent avec vigueur et les obus de leurs canons jetèrent le désordre parmi les mules chargées d'approvisionnements. Néanmoins, les Anglais tinrent bon. Un détachement de fusiliers canadiens fut écrasé; tous ses hommes furent tués ou blessés, mais les Boers n'osèrent pousser plus à fond leur attaque. A la nuit, le feu diminua d'intensité et les Boers, que commandaient Delarey et Kemp, se retirèrent. Les pertes des Anglais dans cette affaire, dite de Boschbult, ont été élevées : 28 tués, dont 4 officiers et 145 blessés dont 17 officiers. Le détachement canadien figure dans ce nombre pour 9 tués et 46 blessés. Le combat a eu lieu à quelques milles du S.-E. de l'endroit où avait été capturé lord Methuen, comme on peut le voir sur la carte ci-contre.

Le 11 avril, un engagement a eu lieu à Rooival, dans la même région, entre le colonel Kekevich et les Boers, en l'absence de Delarey, alors en pourparlers à Klerksdorp, avec les Anglais. Les Boers, qui paraissent avoir été surpris dans cette affaire, ont perdu 3 canons et une centaine d'hommes. Les Anglais ont accusé 6 tués et 67 blessés.

Le 1er avril, le colonel Fanshawe avec le 2e Dragons Guard et quelques éclaireurs boers traîtres à leur pays, essaya de surprendre le commando d'Albrecht qui s'était réuni en vue des négociations à ouvrir. Parti de Springs, à l'est de Johannesburg, il s'avançait par une nuit fort noire, de Boschmankop sur Holspruit, lorsque les Boers, qu'il ne s'attendait pas à rencontrer en cet endroit, ouvrirent le feu des bords de la rivière. Les dragons, surpris à leur tour, tournèrent bride aussitôt; mais les Boers les poursuivirent, gagnèrent toujours sur leurs flancs et parvinrent avant eux à Leuwkop. La position des Anglais devenait de plus en plus critique avec le lever du jour, quand arrivèrent des renforts (7e hussards et 66e batterie) qui parvinrent à dégager les dragons. Dans le combat de Leuwkop, les Anglais ont eu 19 tués et 51 blessés; tous, sauf 5, appartiennent aux dragons.

Digitized by Google

Tout au nord du Transvaal, au delà de Pietersburg, des opérations dirigées contre le commando de Beyers ont fait perdre à ce dernier 106 tués, blessés ou prisonniers (8 av.); mais le commando a échappé au mouvement enveloppant.

Kruitzinger, dont le procès avait été ajourné, a été acquitté par le tribunal militaire de Graaf Reinet. Les chefs d'accusation portés contre lui étaient cependant les mêmes que pour Scheepers, qui fut condamné à mort et exécuté bien que toujours malade. Mais depuis, la générosité de Delarey envers Methuen a eu, sans doute, son contre-coup en faveur de Kruitzinger.

Un événement qui a eu un énorme retentissement a été l'exécution à Prétoria (27 fév.) de 2 officiers australiens convaincus de pillages, vols, assassinats. Ces officiers appartenaient aux « Bushveldt carabiniers » corps assez mal composé et chargé d'opérer au nord de Pietersburg, dans une région éloignée de tout contrôle. Les débats ont révélé que le mot d'ordre donné aux officiers était de fusiller tous les Boers prisonniers, ce qui fut fait généralement. Un jour, 8 prisonniers ramenés par une patrouille furent rencontrés par les l^ts Hancock et Morant qui les firent aussitôt passer par les armes. Le missionnaire allemand Heese, qui avait eu connaissance du fait, se rendit à Pietersburg pour en rendre compte. En passant près d'un poste, il fut abordé par le l^t Morant, qui essaya, mais en vain, de l'en détourner. Le l^t Hancock partit alors à sa suite, et le lendemain on retrouva le cadavre du missionnaire. Un autre jour, un soldat du corps s'étant exprimé avec peu de discrétion sur l'assassinat des Boers, fut tué dans le veldt par le l^t Morant. Des Boers venant faire leur soumission et étant porteurs d'une assez forte somme furent dépouillés de leur argent, traduits pour la forme en conseil de guerre et fusillés par le l^t Hancock. Ces faits ayant été connus, les l^ts Hancock et Morant furent traduits en conseil de guerre, condamnés à mort et fusillés; 3 autres officiers complices ont été condamnés aux travaux forcés ou à la dégradation.

PERTES ANGLAISES

Les pertes des Anglais accusent, en mars 1902, 410 décès par maladie ou accident (dont 10 officiers) contre 566, en diminution de 156 sur le mois précédent. Le nombre des tués ou morts des suites de blessures est de 218 (dont 16 officiers), contre 171; celui des blessés de

Digitized by Google

368 (dont 32 officiers), contre 503. Les rapatriés invalides ont été au nombre de 2.547 (dont 105 officiers), contre 2.367.

Voici un tableau comparatif des morts par maladie ou accident et des tués ou morts de blessures des mois précédents :

	Maladie	Tués	Total		Maladie	Tués	Total
Oct. 1900.	399	167	566	Oct. 1901.	166	205	371
Nov. —	490	188	678	Nov. —	281	219	500
Déc. —	481	298	779	Déc. —	393	220	613
Janv. 1901.	639	192	831	Janv. 1902	572	153	725
Fév. —	604	192	796	Fév. —	566	171	737
Mars —	458	165	623	Mars —	410	218	628
Avril —	424	130	574	Avril —	environ		550
Mai —	509	225	731				
Juin —	401	233	634				
Juil. —	209	164	373				
Août —	195	151	346				
Sept. —	166	241	407				

Le total des pertes de la guerre, au 31 mars 1902, est de 21.536 morts, y compris ceux décédés en captivité (102) et les rapatriés morts depuis leur retour (485), dont 13.383 par maladie (en Afrique). Le nombre des rapatriés invalides est de 71.248; celui des blessés de 22.215. L'ensemble des morts et des invalides s'élève à 92.784.

Les pertes officielles des combats de Klerksdorp (25 fév.) et Klip Drift (7 mars) ont été les suivantes : Klerksdorp, 53 tués (dont 5 officiers), 132 blessés (dont 7 officiers) — 13 ont succombé depuis — 457 prisonniers (dont 11 officiers), soit au total 636; Klip Drift, 61 tués (dont 4 officiers), 155 blessés (dont 9 officiers) — 6 sont morts depuis. Quant aux prisonniers, dans cette affaire où lord Methuen fut capturé avec son état-major et les troupes qui l'entouraient, le War Office n'en mentionne que 46. Les quelques centaines que fit Delarey ayant été relâchés presque aussitôt, il a paru plus simple de ne pas les mentionner. C'est dans cet état d'esprit que sont publiés les tableaux des pertes britanniques. Depuis la fin de la période de la grande guerre les Anglais n'avaient pas essuyé d'échecs aussi complets.

PERTES BOERS

On n'a eu le plus souvent jusqu ici sur les pertes des Boers que des

Digitized by Google

renseignements de source anglaise et par suite aussi inexacts que tendancieux. Une note d'Amsterdam donne les indications suivantes :

D'après les dernières informations authentiques de source boer, les pertes des forces des républiques sud-africaines du 1er septembre 1900 au 30 septembre 1901 s'élèvent à 400 tués et 700 blessés. Les pertes boers, à l'occasion de l'attaque du fort d'Itala, données par Kitchener comme étant de 250 tués et 300 blessés, ont été en réalité de 16 tués et 41 blessés, dont 4 morts depuis. Tous les autres blessés sont guéris.

En ce qui concerne l'attaque près de Brakenlaagte de la colonne Benson, le rapport boer accuse 13 morts et 40 blessés, tandis que lord Kitchener signalait 44 Boers tués et 100 blessés (Reuter donnait 300 morts et 400 blessés).

D'autre part, M. Brodrick a donné à la Chambre des communes les indications suivantes sur le chiffre des Boers détenus prisonniers par les Anglais.

Actuellement les hommes prisonniers sont répartis ainsi : à Sainte-Hélène, 5.606; aux Bermudes, 4.562; à Ceylan, 4.450; aux Indes, 5.077. Dans d'autres endroits 700. Dans les camps de l'Afrique du Sud 7.700. Dans les camps de concentration 18.000.

Le nombre des hommes faits prisonniers depuis le 26 février, est de 1.000 environ. Ce qui fait en tout 47.600 prisonniers.

C. DE LASALLE.

CONGRÈS DES SOCIÉTÉS SAVANTES

Le congrès annuel des Sociétés savantes s'est réuni à Paris, le 1er avril 1902. Parmi les communications d'un caractère géographique et historique nous remarquons les suivantes :

M. le dr Hamy a dressé une carte des localités du bassin de l'Orénoque renfermant des antiquités. Ces curiosités sont, d'une part des gravures sur roches que l'on trouve tout le long du fleuve de l'embouchure au Cassiquiare ; d'autre part des sépultures découvertes sur le fleuve ou ses affluents. Ces gravures qui, comme chez les Indiens du nord, rappellent des traités de paix, des mariages, etc., ont été creusées dans les roches les plus dures avec des haches de pierre.

M. G. Saint-Yves a trouvé dans des documents anglais des indications

Digitized by Google

sur les débuts de la colonisation presque simultanée des Anglais et des Français à St-Christophe et dans les autres Antilles. Français et Anglais fondent et exploitent leurs colonies au moyen de grandes compagnies auxquelles l'État prête tous ses droits. Si les Anglais réussissent mieux cela tient à leur caractère national. La colonisation française repose presque entièrement sur la valeur d'un homme, tandis que les entreprises anglaises sont presque impersonnelles.

M. G. Saint-Yves communique en outre un travail sur le siège de Trinquemalé dans l'Inde (1782-83) d'après les papiers de Dumas, gouverneur de l'île de France.

Dans un autre mémoire, il cite des documents de la Bibliothèque nationale relatifs à l'histoire du Canada. Ce sont deux pièces contenant des instructions données à Vaudreuil gouverneur et à l'intendant de la Nle France. Elles montrent que la monarchie entendait suivre au Canada les traditions du règne de Louis XIV et ne point céder à l'Angleterre sur des questions de frontière mal délimitée.

M. E.-A. Martel, au nom de *M. Ferrasse*, expose que les environs de Minerve (Hérault) renferment de remarquables phénomènes caverneux. On n'y connaissait jusqu'ici que les ponts naturels de la Tesse, la grotte de la Coquille (1.900 mètres). Depuis 1898 on a exploré plusieurs grottes et avers; l'un d'eux, l'avers de Bouis, très profond, a environ 2 kilomètres de galeries incomplètement reconnues. Les 2 ponts naturels ou plutôt tunnels de la Cesse, de 120 et 250 mètres de long, sont des plus instructifs au point de vue du creusement des vallées.

M. Musset a écrit la biographie d'un explorateur français oublié, J.-B. Le Moyne de Brenville, fondateur de la Nle Orléans. Né à Montréal en 1680, il prit part, avec son frère d'Iberville, à diverses actions contre les Espagnols et devint lieutenant du roi pour la Louisiane (1713), commandant général, puis gouverneur de la province (1733). C'est en 1718 qu'il fonda la Nle Orléans avec l'ingénieur Périer. Il mourut à Paris e 7 mars 1767.

M. H. Froidevaux commente un document de 1742 relatif à un arbitrage en Guyane entre tribus de l'Oyapok, du Maroni et du Yari. Ce document montre l'influence qu'exerçait alors la France dans des régions dont la possession lui a été contestée depuis.

M. Pelletier, de Chartres, a rédigé un mémoire sur les tentatives de pénétration à l'ouest du Canada du chevalier de la Vérendrye et de son

Digitized by Google

frère Louis-Joseph (1742-43). Partis du coude du Missouri en compagnie d'Indiens, ils furent les premiers Européens pénétrant jusqu'aux Montagnes-Rocheuses. Ils revinrent à leur point de départ par la rivière Platte du nord et la Fraisse après un voyage de plus de 4.000 kilomètres.

M. Lacroix, professeur au Muséum, fait une communication sur Madagascar, ses roches, ses pierres, ses métaux précieux.

M. Ch. Rabot donne communication d'un mémoire sur les variations des glaciers. C'est ainsi que d'observations séculaires résulte une variation de plus d'un kilomètre dans un sens ou dans l'autre. D'observations de 30 années résultent des variations ne dépassant pas quelques centaines de mètres.

M. Bruchet a fait le récit du plébiscite occulte du département du Mt Blanc en 1815. Après le traité de Paris du 30 mai 1815, la Savoie avait été partagée entre les rois de France et de Sardaigne, Chambéry, Annecy et Rumilly restant à la France. Pendant les négociations du congrès de Vienne les partisans du roi de Sardaigne firent une campagne active pour faire restituer à ce prince la partie de la Savoie restée à la France. Ils imaginèrent une sorte de plébiscite dans les paroisses qui aboutit à l'adhésion de 26.439 chefs de famille favorables à la rétrocession à la Sardaigne contre 820 hostiles. L'étude des adresses originales et des instructions données permet de jeter une vive suspicion sur la sincérité de ce plébiscite qui ne fut que trop bien accueilli à Vienne.

M. *Coquelle* lit un mémoire sur les causes de l'échec des négociations de paix entre l'Angleterre et la France en 1806. L'entrée de Fox dans le cabinet anglais avait abouti à des propositions de paix.

Lords Yarmouth et Landerdale vinrent à Paris, le premier le 17 juin, le second le 5 août, et eurent de nombreuses conférences avec Clarke, Champagny et Talleyrand. Le 31 juillet, un projet de traité fut remis par Yarmouth à Champagny; il stipulait la cession de la Sicile à Joseph Napoléon, roi de Naples; la ratification de toute l'œuvre de Napoléon en Hollande, en Allemagne et en Italie, et la restitution de la plupart des colonies hollandaises. En un mot, il donnait pleine satisfaction à tous les désirs de l'empereur; pourtant il ne le signa point séance tenante, mais discuta pendant tout le mois d'août, sur des questions de forme, qui exaspérèrent lord Landerdale. Napoléon attendait la ratifica-

Digitized by Google

tion du traité signé le 20 juillet avec d'Oubril, négociateur russe, avant de conclure avec l'Angleterre; on ne comprend pas que désirant traiter avec cette puissance, et en obtenant tout ce qu'il désirait, il ne se soit pas empressé de conclure sur des bases si favorables.

La non-ratification par Alexandre du traité du 20 juillet, exaspéra l'empereur, il renonça à la paix avec l'Angleterre, se brouilla avec la Prusse, et lord Landerdale quitta Paris dans les premiers jours d'octobre 1806. La lecture des documents des affaires étrangères et surtout le projet de traité du 31 juillet ne laissent aucun doute sur la responsabilité de l'échec de ces négociations.

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

M. Jean *Duchesne-Fournet* chargé d'une mission en Éthiopie par le ministère de l'instruction publique a écrit de Gueldessa le 12 janvier 1902 à la Société de géographie. Il est accompagné de MM. le l^t Collat, Louis Lahure, d^r Moreau, Arsandaux, de 20 anciens tirailleurs algériens commandés par le sergent-major Fontenaud. M. Duchesne s'est rendu de Djibouti à Harrar, pendant que MM. Moreau et Arsandaux étudiaient le pays aux points de vue géologique et minéralogique et que MM. Collat et Lahure étudiaient les mœurs des indigènes somalis aux environs de Lassarat et d'Addagalla. En janvier 1902, la mission était rassemblée à Guildessa et se préparait à gagner Addis-Ababa par la nouvelle route des Gourgouras.

M. *Ch. Alluaud* (t. XXVI, 371) a rendu compte à la S^té de géographie du voyage scientifique qu'il a fait, accompagné de Mme Alluaud, dans le sud de Madagascar. Après avoir visité les environs de Fort-Dauphin, il a retrouvé, dans les grottes d'Androhamana, le squelette d'un lémurien géant, dont la taille dépassait celle de l'homme. Avec le capitaine Détrie, commandant du cercle de Fort-Dauphin, M. et Mme Alluaud ont parcouru le nord du pays des Antandroy, couvert d'une flore extraordinaire. Les voyageurs arrivèrent ensuite au poste d'Amborombé, où les femmes seules se montrèrent pour vendre de l'eau, qui est très rare dans la région.

Digitized by Google

Après diverses excursions, la mission se dirigea sur Fianarantsoa et Tananarive par le col d'Elakelaka, Tamotamo, Betroka, Ihosy, etc. De Fianarantsoa, une excursion fut faite dans la forêt Tanola, à Amkarimbelo et Ikonko, sous une pluie qui ne cessa pas durant 15 jours. Au delà, jusqu'à Tananarive, l'itinéraire passa par la route habituelle d'Ambositra et Antsirabé, avec une pointe vers les terres aurifères d'Anjorojo. De Tananarive, la mission rejoignit la côte à Tamatave, par la nouvelle route carrossable que fréquentent déjà les automobiles. M. Alluaud, qui est à son 4e voyage à Madagascar, a rapporté d'intéressantes collections pour le Muséum d'histoire naturelle.

OCÉANIE

M. *Eug. Gallois* vient d'effectuer un tour du monde qui sort des itinéraires habituels. Après avoir visité l'Australie, la Nle-Zélande, la Nle-Calédonie, il s'est rendu à Tahiti, parcourant les principaux points de l'archipel des Iles Sous-le-Vent, les îles Tuamotu, etc. De là, il s'est rendu à San Francisco et, suivant le littoral du Pacifique s'est rendu dans l'Amérique centrale, traversant l'isthme de Panama et s'arrêtant à la Guyane avant de revenir en France par les Antilles.

M. Gallois a pu constater que nos colonies océaniennes sont loin d'avoir le développement auquel elles sont en droit de prétendre. En Nle-Calédonie, l'avenir est à l'industrie minière qui, surtout pour le nickel, peut prendre une grande extension. Mais la main-d'œuvre manque : les Canaques ne veulent point travailler, les libérés sont à peu près de même. Les indigènes des Loyalty et des Nlles-Hébrides sont insuffisants; les Javanais et Annamites n'ont pas rempli toutes les espérances. Dans l'archipel de Tahiti, si admirablement placé sur la route de San Francisco en Nle-Zélande et en Australie, au climat si agréable et aux populations si douces, l'influence française décline de plus en plus. C'est une ligne de paquebots américains qui le dessert et aucun câble ne le relie à la France. Les Chinois y ont accaparé la production et le commerce de la vanille. Les Anglais, les Allemands et surtout les Américains y deviennent de jour en jour plus nombreux ; aussi la langue anglaise tend-elle peu à peu à y supplanter le français. Il est temps de réagir si l'on ne veut pas voir ces belles colonies passer peu à peu sous l'influence prépondérante des étrangers.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Algérie : *Pouvoirs du gouverneur.* — Depuis un an, divers décrets ont augmenté les attributions du gouverneur général de l'Algérie (1). Cette politique de décentralisation a été continuée par un décret du 3 février 1902, qui place sous l'autorité directe du gouverneur général, à dater du 1er juillet prochain, le service des prisons et établissements pénitentiaires de l'Algérie. Le personnel de ce service appartient aux cadres algériens; c'est le gouverneur qui fixe les conditions de nomination, de service, d'avancement, ainsi que les mesures disciplinaires; c'est lui qui transmet aussi au ministre de l'intérieur les propositions de grâces, réductions ou libérations conditionnelles des peines en faveur des détenus d'Algérie.

Deux décrets du 16 janvier ont réorganisé le service de la trésorerie. Tout en laissant les agents financiers sous la haute direction du ministre, ils donnent au gouverneur général le droit de proposer aux nominations et aux mesures disciplinaires, de déterminer les indemnités et allocations aux agents du service.

Emprunt de 50 millions. — La Chambre, avant de se séparer, et le Sénat ont voté un projet d'emprunt algérien pour l'exécution de travaux publics. Le programme soumis par M. Révoil comportait un emprunt de 50 millions, dont 31 pour les travaux publics, 10 pour la colonisation, 9 pour les forêts. Mais les délégations financières et le conseil supérieur avaient élevé le chiffre à 100 millions pour « éviter la procédure toujours longue et minutieuse employée en matière financière et ne pas recourir trop fréquemment à l'intervention du Parlement ». Ce complément, réalisable progressivement, devait être affecté en principe à la création de voies ferrées. Le Parlement n'a pas voulu aller aussi loin et a voté seulement 50 millions, réalisables par tranches de 10 millions.

Parmi l'affectation de 12 millions à la colonisation, la somme de 3.500.000 fr. était consacrée à l'amélioration d'anciens centres pour laquelle le gouverneur général n'avait demandé que 700.000 francs. Le rapporteur du projet à la Chambre a fait remarquer que la proposition du gouverneur était la plus raisonnable. Les crédits de colonisation doivent servir surtout à amener de France des émigrants et à augmenter en Algérie la densité de la population d'origine française, bien plus qu'à favoriser l'agrandissement de centres fonctionnant normalement et l'établissement de fils de colons. L'Algérie, en effet, a intérêt autant que la France à posséder une solide majorité de colons de race française.

Colonisation, — Par un arrêté du 20 janvier, le gouverneur général de l'Algérie a exproprié et pris possession de 848 hectares de terrains destinés à l'agrandissement du centre d'Arlal.

(1) Voir *Rev. Fr.*, t. XXVI (1901), p. 492 et 679.

Digitized by Google

Un arrêté du 27 décembre 1901 avait réglé le peuplement du centre de Lavayssière agrandi (arrond^t de Tlemcen). Ce centre, créé en 1891, est agrandi de 1.275 hectares, devant former 35 concessions agricoles de 35 hectares chacune; il est à 25 kil. de Tlemcen et est relié à la route de cette ville à Raschgoun. La population européenne du centre est de 111 hab., cultivant surtout les céréales et la vigne.

Des décisions de même date ont arrêté le peuplement des centres de Mellinet, du Télagh, Tirman (arr^t de Sidi-bel-Abbès), et le peuplement de l'agrandissement des centres de Pont-de-l'Isser (arr^t de Tlemcen) et de Bosquet (arr^t de Mostaganem).

Pour la prochaine campagne agricole, 9 centres nouveaux seront ouverts, représentant ensemble 416 concessions distribuables, d'une surface de 30 à 89 hectares; ils porteront les noms de Hanoteau, Voltaire, Boléry-la-Sapie, Rochambeau, Prévost-Paradol, Bernelle, Corneille, Canrobert et Aiz-Tindamine.

Troupes sahariennes. — Les dépenses fort élevées nécessitées par la prise de possession et l'occupation du Touat ont eu pour effet la réduction de plus en plus grande des troupes européennes stationnées dans les oasis et leur remplacement par les troupes indigènes. Afin d'accentuer encore cette transformation, un décret du 1er avril, rendu en conformité de la loi de finances du 30 mars 1902, a créé 3 compagnies indigènes, dite « des oasis sahariennes », spécialement chargées de l'occupation et de la défense des oasis. Le but de cette création est de remplacer les troupes sahariennes actuelles, qui seront licenciées dans un délai de 6 mois, par des indigènes recrutés dans le Sahara même et pouvant, grâce à leur origine, s'entretenir et se nourrir sur place au moyen des ressources du pays, ce qui supprimera en grande partie les transports si onéreux que les convois de ravitaillement nous imposent aujourd'hui.

Les 3 compagnies comprenant de l'infanterie, de la cavalerie et des pièces de montagne, seront substituées à toutes les troupes européennes occupant cette région, et elles ne contiendront, comme Français, que des cadres strictement indispensables. Les indigènes seront incorporés par voie d'engagements et de rengagements d'une durée de 2 ans. Ils continueront à vivre suivant leurs mœurs habituelles, groupés avec leurs familles autour des centres principaux, et ils pourront, tout en assurant leur service militaire, s'occuper de culture et faire paître leurs troupaux.

Les cadres français recevront une solde et des indemnités spéciales exclusives de toute allocation en nature. Les officiers seront chargés à la fois de commander les troupes et d'administrer le pays. On pourra ainsi supprimer en temps normal toute distribution de vivres, de fourrages, de harnachement, habillement et petit équipement. Chaque compagnie sera dotée d'un équipage de chameaux, grâce auquel elle effectuera elle même le transport de ses approvisionnements, quand elle devra parcourir le pays ou se porter rapidement sur un point menacé.

Digitized by Google

Les compagnies ne pourront être employées en dehors de la région des oasis sahariennes que dans des cas tout à fait exceptionnels, en conformité de décisions prises par le gouverneur général d'accord avec le gouvernement métropolitain.

Les tableaux annexés au décret montrent que chaque compagnie comptera 1 capitaine, 4 lieutenants, et 1 médecin aide-major; 12 sous-officiers français et 6 indigènes; 12 caporaux ou brigadiers français et 14 indigènes; 4 canonniers français, 9 ouvriers et secrétaires français, 8 clairons et trompettes indigènes; enfin, dans le rang : 232 fantassins, 20 cavaliers et 20 méharistes, tous indigènes. La compagnie possédera : 43 chevaux, 52 mehara, 100 chameaux de transport et 6 mulets; 2 pièces de canon de montagne.

Au total, les trois compagnies avec l'état-major, compteront 20 officiers avec 37 chevaux, 110 hommes de troupe français et 900 indigènes; 96 chevaux de troupe, 156 mehara, 300 chameaux, 18 mulets et 6 canons de 80.

Gambie : *Situation économique en 1900.* — D'après le rapport officiel pour 1900 la colonie anglaise de la Gambie a vu s'élever à £ 49.160 ses recettes en 1900, les plus fortes constatées jusqu'ici. Les douanes ont fourni à elles seules 27.400 livres pour droits d'entrée et 11.835 pour droits de sortie. Pour 1899, les chiffres avaient été de 24.851 et de 11.400. Les dépenses de la colonie ont été en 1900 de £ 29 817 contre 30.404 l'année précédente.

Le commerce de la Gambie a été, en 1900, de £ 194.408 à l'importation (contre 91.062 en 1896) et de 240.705 à l'exportation (contre 116.438 en 1896). Le pays ne peut se suffire et doit acheter du riz au dehors : 53.641 cwt en 1.900 (1). Le tonnage de la colonie s'est élevé à 284.615 t. en 1899 et n'a plus été que de 261.269 t. en 1900, par suite de l'épidémie de fièvre jaune.

Les exportations consistent surtout en arachides ; en 1900 on en a exporté 35.000 tonnes. Le nègre peut seul travailler dans le pays, son climat étant désastreux pour les blancs ; les salaires sont relativement élevés : 1 shilling (1 fr. 25) par jour. La vie est plus chère dans la Gambie que dans les autres possessions de l'Afrique Occidentale, aussi bien pour les indigènes que pour les Européens. Par suite de sa position géographique la colonie a peu d'avenir.

Guinée française, Côte d'Ivoire et Dahomey : *Organisation judiciaire.* — Un décret du 15 avril 1902 vient de modifier à nouveau le régime de la Côte occidentale d'Afrique précédemment réorganisé par le décret du 6 août 1901. Ce décret avait institué, pour nos 3 colonies de la côte, un tribunal supérieur, siégeant à Bingerville, à la Côte d'Ivoire. Mais cette ville, encore en création, n'offrait aucun abri à l'autorité judiciaire. Aussi le tribunal supérieur vient-il d'être transféré dans la Guinée française, à Konakry, ville qui a l'avantage de n'être plus à former, et où abordent tous les paquebots faisant le service du littoral africain.

(1) Cwt ou hundredweigt = 100 livres.

Digitized by Google

Le décret du 6 août 1901 avait supprimé les tribunaux indigènes, les remplaçant par des tribunaux composés de magistrats et fonctionnaires français. Ce n'était pas pratique dans les régions où il n'y a encore que des autorités indigènes. Aussi le décret du 15 avril 1902 a-t-il rétabli les tribunaux indigènes. Mais certaines décisions importantes rendues par ces tribunaux devront être homologuées au chef-lieu de la colonie. Ce sera une garantie pour les condamnés, qui sera fortement contrebalancée par les retards énormes qu'elle pourra entraîner. Ces modifications successives et contradictoires de l'organisation judiciaire coloniale trahissent trop l'incohérence qui préside à leur élaboration.

Togo : *Chemins de fer.* — Les travaux du wharf de Lomé vont bientôt commencer; 2 ingénieurs vont en entreprendre les fondations, avec des ouvriers monteurs. Les pièces du pont, en fer, vont être expédiées sur place par la maison Gustavsburg. C'est de Lomé que partira le chemin de fer côtier qui ira à Seguro et à Petit-Popo. L'infrastructure est presque achevée; on commencera la superstructure dès que le wharf sera posé. L'autre ligne de pénétration, de Lomé à Atakpamé, est toujours en projet; elle servirait à détourner le courant commercial de Quittah au profit de Lomé, qui aura seul l'avantage de posséder bientôt un appontement; le chemin de fer traverserait un pays peuplé, bien cultivé, dont il augmenterait le rendement, de même que le chemin de fer de Dakar à St-Louis a fait progresser la production des arachides de 10.000 tonnes en 1886 à 100.000 en 1899. Cette voie ferrée est d'autant plus nécessaire que la plantation d'essai de Tove a perdu tout son bétail, par suite de maladies; d'intéressants essais ont été faits par M. Galloway sur la culture du coton.

Rappelons qu'en 1900 le commerce de la colonie du Togo a été de 3.516.000 marks aux importations et de 3.059.000 marks aux exportations.

Soudan français . *Territoire de Zinder.* — Par suite d'une décision du gouverneur de l'Afrique occidentale française, la garnison du poste de Gaya (rive gauche du Niger) sera, le plus tôt possible, fournie par les troupes du 3e territoire militaire (Zinder) et la sécurité des territoires de la rive gauche du Niger sera assurée par les soins du commandant du 3e territoire. Jusqu'ici, en effet, Gaya était occupé par des troupes de la colonie du Dahomey, mais le cours du Niger a été indiqué pour former la limite entre le Dahomey et le 3e territoire militaire par dépêche ministérielle du 7 septembre 1901.

En outre, le poste de Carimama, sur la rive droite, sera rétabli, et sa garnison fournie par le Dahomey. Enfin, considérant que le poste de Niamey, au bord des rapides de Bouroun, au point où la route de Zinder aboutit au Niger, est la véritable tête de ligne entre le 3e territoire militaire et le reste du gouvernement général et est, pour ces raisons, bien préférable à Sorbo-Haoussa, une décision du 8 mars du général Houry porte que le centre du cercle du Djermaganda est transféré, à Niamey et que la garnison de Sorbo ne comprendra plus qu'une section.

Digitized by Google

D'autre part, le poste actuel de Tosaye va être transféré à Bouroun, dans le voisinage, mais sur la rive gauche du Niger, de façon à commander les routes de Gao vers le N.-E.

Congo français. *Impôt indigène.* — Un arrêté de M. Grodet, commissaire général du Congo français, en date du 11 février 1902, a décidé que l'impôt indigène, jusqu'ici perçu dans la région de Libreville, Ogooué, Mayumba, Loango, Brazzaville, Hte Sangha, serait étendu à toutes les régions (les pays de protectorat exceptés) du Congo français. Cet impôt, dans les régions où la monnaie métallique n'a pas encore pénétré, sera payable en produits locaux. L'importance de l'impôt variera suivant les mœurs, les habitudes et les ressources. Ce sera de préférence un impôt de capitation sur chaque adulte en état de travailler; il pourra aussi être collectif aux habitants d'une case. Le taux sera au minimum de 2 fr. par case et 1 fr. par individu et au maximum de 3 fr. par individu et de 6 fr. par case. A défaut de numéraire, l'impôt pourra être payé en ivoire, caoutchouc, bois de construction, produits d'élevage, de culture ou d'industrie, indigène, etc. Parmi les produits versés par les indigènes en paiement de l'impôt, dit l'article 10, tous ceux qui pourront être revendiqués par les sociétés concessionnaires comme faisant partie du privilège de leur exploitation seront, contre remboursement, remis à ces dernières.

Région du Tchad : *Combats au Kanem* (XVII, p. 248). — Le Bln du Comité de l'Afrique française donne quelques détails sur les opérations où le capitaine Millot a été tué. Au mois d'octobre 1901, le colonel Destenave divisait ses forces disponibles en 3 colonnes : l'une était dirigée sur le lac Fitri; la 2e, sous ses ordres directs, partait pour le Kanem; la 3e était commandée par le capitaine Dangeville. Les forces que dirigeait le colonel Destenave étaient de 450 tirailleurs, 1 canon, 1 peloton de cavalerie. De Fort-Lamy le colonel se rendait à Goulfeï et se mettait en marche le 29 octobre pour N'Gouri (1).

Le 3 novembre le colonel ayant appris que des rassemblements armés se trouvaient au nord de Mao, vers Bil-Hallali, envoyait de ce côté une forte reconnaissance, 200 hommes, sous les ordres du capitaine André Millot. Celui-ci, dépassant Mao, se trouva assailli, le 9, par plus de 2.000 hommes, tant Ouled-Sliman que Touareg ou noirs bien armés. Il fit aussitôt former le carré et ouvrir le feu. Mais cette multitude s'égaya alors dans la brousse et, s'abritant derrière tous les obstacles, arbres ou buissons, rendit sans effet nos feux de salve, tandis que le tir dirigé contre le carré devenait très nourri et meurtrier. C'est alors que le capitaine Millot fut frappé d'une balle en pleine poitrine et succomba en 10 minutes. Les assaillants payèrent cette mort par la perte de 150 des leurs. Ritt, le grand chef des Ouled Sliman et plusieurs autres chefs furent trouvés morts sur le lieu du combat. A la

(1) Voir la carte du Tchad, *Rev. Fr.*, avril 1901, p. 194.

Digitized by Google

nuit, la petite troupe rentrait à Mao ayant eu 13 tirailleurs, le dr Morel et le sergent Porterès blessés. En souvenir du vaillant capitaine, le poste de N'Gouri a reçu le nom de Fort-Millot.

Des nouvelles plus récentes ont fait connaître qu'en présence de l'attitude de plus en plus menaçante des Touareg et de leurs alliés qui élevaient des retranchements à Biramani (ou Bir-Hallali), le colonel Destenave avait dû prendre l'offensive. Le 20 janvier dernier il a attaqué l'ennemi à Biramani, a enlevé ses retranchements et l'a mis en fuite en lui faisant subir des pertes considérables; 100 fusils à tir rapide ont été pris. De notre côté le lt d'infanterie coloniale Pradier et 4 indigènes ont été tués. Le lt Avon, des spahis, déjà blessé quelques mois auparavant en opérant brillamment contre Fad el Allah, a eu le bras fracassé. L'ennemi a été vivement poursuivi et on peut considérer le Kanem comme dégagé.

Madagascar : *Situation.* — Dans une lettre-rapport que publie l'*Officiel* de Tananarive, le général Gallieni constate le développement du commerce et de la colonisation. Par suite, diverses mesures ont été prises pour permettre aux colons d'exprimer leurs vœux au sujet de la marche générale des affaires. Aussi 4 colons notables viennent d'être appelés au conseil d'administration de la colonie. Ce nombre pourra être élevé quand celui des colons, qui n'est encore que de 3.000 aura augmenté.

Des arrêtés du 26 février ont créé une chambre d'agriculture à Tamatave, des comices agricoles et des chambres consultatives du commerce et de l'industrie.

Un arrêté du 23 janvier a fondé, sous le nom d'Académie malgache, une institution ayant pour but l'étude de la linguistique, de l'ethnologie malgaches, et de toutes les questions intéressant la connaissance du passé et du présent de la grande île. Cette institution a tenu sa 1re séance le 27 février, sous la présidence du général Gallieni; elle a choisi pour président M. Jully, architecte. Elle publiera un bulletin trimestriel imprimé aux frais de la colonie.

Un décret du 9 mars a réorganisé l'administration indigène des provinces de l'Imérina en adaptant les institutions malgaches aux nécessités politiques actuelles.

Travaux publics. — Le wharf métallique que l'on construisait à Tamatave est terminé et est en service. On peut désormais débarquer par tous les temps, ce qui rendra des services inappréciables. On peut opérer journellement sur environ 800 tonnes de marchandises. A Mananjary un phare sera prochainement construit. A Majunga on va entreprendre des travaux de quai et d'adduction d'eau potable. A Tuléar un crédit est prévu pour la construction d'un appontement; l'éclairage du port et la construction d'un phare viendront ensuite. Le port de Mahanoro est ouvert aux importations directes. On va procéder à l'étude du percement de pangalanes entre Vatomandry et Andevorante. Les travaux de la route de Mananjary à Fianarantsoa vont être poussés plus activement; 70 kilomètres sont achevés actuellement. Les Chi-

Digitized by Google

nois occupés sur les chantiers des travaux publics ne donnent pas les résultats attendus. Leur rendement de travail est médiocre et leur état sanitaire n'est point satisfaisant ; aussi est-il question de les rapatrier.

Réglementation de l'indigénat. — Un arrêté du 3 décembre 1901 a fixé la situation juridique et administrative des indigènes de Madagascar. Les indigènes sont définis comme étant les personnes résidant dans la colonie ou ses dépendances, nées soit à Madagascar ou dans d'autres possessions françaises, n'ayant pas la qualité de citoyens français ou une nationalité étrangère reconnue. Les infractions commises par les indigènes sont passibles de punitions pécuniaires et de prison ; ces punitions peuvent être de 15 jours d'emprisonnement, de 100 fr. d'amende au maximum. Les amendes sont perçues au profit du budget de l'île ; si elles ne peuvent être payées, les condamnés seront astreints à des journées de travail calculées au taux de 0 fr. 625 par jour.

Afrique or^le^ allemande : *Délimitation.* — L'arrangement anglo-allemand concernant la limite des sphères d'intérêt de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne entre les lacs Nyassa et Tanganyika a été publié le 10 avril 1902. Le document a été signé à Berlin le 23 février 1901. Il est arrêté que la frontière commence à l'embouchure du Songoué, dans le lac Nyassa, et suit la rivière en montant jusqu'à sa jonction avec le Katendo, dans le district de Shitete. Elle suit ensuite le Katendo jusqu'à son intersection avec le 33° long.E (de Greenwich) et passe par le sommet de la montagne de Nakungulu. Puis elle suit la ligne de partage des eaux entre le Nkana et ses affluents, au nord, et le Karunga et ses affluents au sud. Elle est marquée par une ligne de postes et des piliers de pierre érigée par la commission de délimitation. Elle atteint ensuite le cours d'eau qui porte successivement les noms de Saisi, Rumi, Mkomba, Samfu, Kalambo, et elle arrive au lac Tanganyika.

ASIE

Golfe Persique : *Commerce.* — Le commerce britannique est prépondérant depuis longtemps dans le golfe Persique, mais l'Allemagne et la Russie font de grands efforts pour y concurrencer l'Angleterre. D'après un rapport du colonel Kemball, consul anglais à Bouchir, les importations dans les principaux ports du golfe Persique se montent à £ 2.873.000, dont 685.000 pour Mascate, la côte arabique et les transactions d'un port persan à un autre. Les marchandises venant de Bombay valent 1.034.000 livres et celles importées directement d'Angleterre 788.000. Le total des produits importés des autres pays se monte à £ 366.000 seulement, dont 23.000 pour l'Allemagne, et 572, c'est-à-dire un nombre presque nul, pour la Russie. On sait que depuis la rédaction de ce rapport un service de vapeurs russes a été créé au golfe Persique (1).

Sur les 2.087.000 livres d'exportations du golfe Persique, la plus grande

(1) Voir *Rev. Fr.* mars 1902, p. 185.

Digitized by Google

partie va aux Indes et en Angleterre; la Chine absorbe pour 318.000 livres d'opium venant de cette région.

En dehors d'un navire autrichien et de 5 bâtiments turcs, c'est le pavillon anglais qui, avec 408.000 tonnes, fait tout le trafic du golfe. Ce monopole presque absolu de la Gde Bretagne commence seulement à être entamé par la Russie et l'Allemagne; aussi les Anglais vont-ils redoubler d'énergie pour conserver leur suprématie. Les produits français ne figurent pas dans les chiffres du commerce du golfe Persique, mais il est probable que nos produits, des sucres par exemple, quoique peu importants, passant par les ports anglais, sont comptés comme originaires d'Angleterre, le pavillon français ne se montrant pas dans le golfe Persique.

Tonkin : *Port en eau profonde.* — M. Doumer a présidé, le 16 février dernier, à Haïphong, la commission chargée de choisir l'emplacement d'un port en eau profonde au Tonkin. Deux projets consistant à faire le port, l'un à Hon-gay, l'autre à Quang-Yen, ont été rejetés. A l'unanimité, Haïphong a été choisi : c'est donc ce projet, dit projet Renaud, qui sera exécuté. Il consiste à creuser un chenal de la baie d'Along à Haïphong en utilisant la passe nord. Le port sera établi en utilisant le canal Bonnal et le Song-tam-Bac. Les dépenses sont évaluées à 21 millions.

Service postal entre Tonkin et Chine. — Un service de poste vient d'être créé entre le Tonkin et Tchoung-King, au Sé-Tchouan ; il est dû à l'initiative de M. François, consul général de France au Yunnan : la poste, qui fonctionnait seulement jusqu'à Yunnan-Sen, a 4 départs mensuels vers la vallée du Yang-tsé ; elle met 14 jours pour atteindre le premier port fluvial, Soui-fou, et 3 ou 4 jours de plus pour arriver à Tchoung-King. Le trajet de Haïphong jusqu'au port du haut Yang-tsé, est de 36 jours, ce qui fait que les correspondances peuvent arriver plus vite au Sé-Tchouan par le Tonkin que par Changhaï, à cause des retards souvent considérables qu'elles subissent pour remonter les rapides du fleuve Bleu au-dessus d'Itchang. Le délai de transport diminuera de plus en plus, à mesure de l'avancement des travaux du chemin de fer d'Haïphong au Yunnan. Cet événement ne peut manquer d'avoir une heureuse influence dans nos relations avec les provinces méridionales de la Chine.

Hong-Kong : *Commerce maritime en 1900.* — Le port anglais de Hon-Kong a présenté en 1900 un tonnage à l'entrée et à la sortie de 18.445.134 tonneaux, soit 343.825 t. de plus que l'année précédente. Le pavillon anglais représente à lui seul la moitié de ce mouvement.

3.362 navires de construction européenne, jaugeant 5.169.918 t., sont entrés à Hong-Kong en 1900. Sur ce total, le pavillon français n'est représenté que par 232 navires et 229.954 t. Bien qu'il y ait progrès de 54.727 t. sur 1898, la France n'arrive qu'au 4e rang (après l'Angleterre, l'Allemagne et le Japon), avec moins du quart du tonnage allemand; nous ne représentons que 2 1/2 0/0 du mouvement général de la navigation de Hong-Kong (jonques

Digitized by Google

comprises) et environ 4 1/2 0/0 du mouvement des vapeurs. MM. Marty et d'Abbadie continuent à exploiter, au moyen de 6 vapeurs, leur ligne de Hong-Kong à Pakhoï et Hoïhow et ont créé un service sur Kouang-Tchéou; MM. L. Sculfort et Cie ont créé un service régulier entre Hong-Kong et Kouang-Tchéou au moyen d'un petit vapeur.

Le tonnage de Hong-Kong n'a cessé de s'accroître. En 1867, le tonnage sous pavillon anglais y était de 700.000 à 800.000 t. et le tonnage sous pavillon non anglais de 400.000 à 500.000 t., tandis que le tonnage des jonques se montait à 1.300.000 ou 1.400.000 t. Aujourd'hui, le tonnage sous pavillon britannique oscille entre 4.500.000 et 4.600.000 t., le tonnage sous pavillon non anglais entre 2.400.000 et 2.500.000 t. et celui des jonques entre 1.600.000 et 1.700.000 t. L'Angleterre a donc vu son tonnage devenir 6 fois plus considérable en 33 ans; le tonnage étranger a suivi une progression un peu moindre et celui des jonques n'a que légèrement augmenté. A signaler qu'en 1871, le tonnage étranger (900.000 t.), surpassa le tonnage anglais (800 000 t.), mais dès l'année suivante le pavillon de la Grande-Bretagne reprit son rang; c'est surtout depuis 1880 que ses progrès ont été rapides. C'est seulement depuis 1897 que le tonnage non anglais a dépassé celui des jonques.

Chine : *Révolte au Kouang-Si.* — Les provinces méridionales de la Chine sont depuis peu le théâtre d'une grave rébellion. Le mouvement a pris naissance dans le Kouang-Si et a débordé sur les provinces voisines. Les autorités chinoises, surprises par la rapidité et l'extension de la rébellion, sont réduites à l'impuissance. Les troupes chinoises ont été battues en plusieurs rencontres et nombre de soldats ont passé dans les rangs des insurgés. Les causes du soulèvement sont de diverses natures; on en trouve un exposé dans des proclamations affichées par les rebelles et disant, en substance :

« Fils de la Chine, nous ne sommes pas des brigands; nous sommes de vrais Chinois. Nous sommes gouvernés par des étrangers : les usurpateurs mandchous ne sont-ils pas des étrangers ? Ils nous ont gouvernés injustement; les réclamations des peuples n'ont pas été entendues. Les mandarins sont corrompus; ils ont vendu des parties de la Chine aux peuples occidentaux; ils ont déclaré la guerre sans que nous le sachions et maintenant ils nous demandent des suppléments de taxes pour faire face à l'indemnité. »

Les rebelles énumèrent ensuite les articles suivants de leur programme :

1° Renverser la dynastie mandchoue; 2° Instituer une nouvelle dynastie avec un empereur chinois; 3° Venir en aide aux opprimés; 4° Introduire des réformes; 5° Protéger le commerce; 6° Établir dans le Kouang-Si, dans le Kouang-Schao et dans le Kouang-Toung trois sièges de gouvernement, avec un empereur à Canton et des vice-rois dans le Kouang-Si et dans le Kouang-Schao; 7° Les Occidentaux ne doivent pas être molestés; les commerçants doivent être protégés; nous sommes les ennemis des seuls Mandchous.

Les rebelles se sont baptisés du nom de Hung, le chef de la rebellion des Taïpings, et ce nom est inscrit sur leur bannière.

Digitized by Google

Traite russo-chinois de Mandchourie. — La convention relative à la situation de la Mandchourie a été signée à Pékin, le 8 avril. D'après l'art. 1er, la Russie restitue à la Chine les pouvoirs qu'elle exerçait avant l'occupation russe. D'après l'art. 2, la Chine s'engage à observer rigoureusement les clauses du traité du 8 sept. 1896, avec la Banque russo-chinoise. Elle s'engage aussi à protéger le chemin de fer, les sujets et les entreprises russes.

La Russie évacuera peu à peu la Mandchourie, s'il ne se produit pas de complications, et si la manière d'agir des autres puissances ne l'empêche pas de remplir cet engagement. Dans le délai de 6 mois, à partir de la signature du traité, le sud-ouest de la province de Moukden sera évacué, et, dans les 6 mois suivants, le reste de la province et celle de Ghirine. Dans le courant des 6 autres mois, les troupes russes du Ké-Toung-Kiang seront retirées. Tant que l'évacuation ne sera pas complète, la Chine ne pourra avoir en Mandchourie que le nombre de troupes que la Russie lui permettra d'entretenir (art. 3). L'évacuation effectuée, la Chine aura le droit de fixer ses effectifs, mais la Russie devra être tenue au courant de toutes les modifications qui surviendraient.

Le gouvernement chinois s'engage à protéger lui-même les chemins de fer de Chanhaï-Kouan à In-Kou et Sin-Minting, à ne laisser aucune autre puissance participer à la construction ou l'exploitation de ces lignes, de rembourser à la Russie les frais d'exploitation des dits chemins, de ne permettre aucune occupation des territoires restitués.

Le traité sera valable à partir de la signature. Il est rédigé en russe, français et chinois. L'interprétation aura lieu d'après le texte français.

Cette convention, moins avantageuse pour la Russie que le projet primitif qui lui conférait des privilèges exclusifs en Mandchourie, est exposée à bien des aléas. Il y a tant de *si* et de *mais*, que la Chine aura bien de la peine à satisfaire aux multiples conditions auxquelles elle souscrit, et, si elle y parvient, elle apparaîtra toujours comme l'exécutrice des volontés de la Russie.

Une note du ministre russe à Pékin, annonce que la Russie ne remettra aux Chinois l'administration civile de Nieou-Tchouang, que lorsque les troupes étrangères auront quitté ce port et que la ville de Tien-Tsin, qui est soumise à une administration internationale, aura été rendue aux Chinois.

Japon : *Marine de guerre.* — Le Japon, qui vient de lier son action politique à celle de l'Angleterre en Extrême-Orient, possède une marine de guerre faite pour inspirer des craintes à toutes les nations européennes en cas de guerre dans les mers de Chine. Ces dernières ne sont en effet représentées que par des forces navales bien inférieures isolément aux forces du Mikado.

Toute récente est la création de la flotte japonaise ; elle date en quelque sorte de l'achat aux États-Unis en 1866, d'un petit cuirassé de 1.300 tonnes seulement qui reçut le nom d'*Adzunia*. En 1877, le Japon fait construire le *Fu-So* (remanié en 1898) de 3.718 t. et d'une vitesse de 13 nœuds. Puis vinrent les garde-côtes *Hi-Yei* et *Rin-Zo*, de 2.300 t. En 1896, sont lancés 2 puis-

Digitized by Google

sants cuirassés de 12.450 t., *Fusi-Yama* et *Yashima*. La guerre avec la Chine, outre qu'elle fait voir la supériorité de la flotte du Japon, permet encore à ce pays d'augmenter sa flotte par les prises chinoises et lui donne l'ambition d'avoir une marine de guerre de force à défier dans ses eaux, la flotte de tout autre puissance. Ce programme est aujourd'hui réalisé. Voici, d'après l'*Aide-mémoire* de l'officier de marine pour 1902, la composition de la flotte japonaise :

6 cuirassés de 1e classe : *Fuji-Yama* et *Yashima*, tous 2 de 1896, de 12.450 t., 18 n. 7 et 19 n. 2 ; *Shikishima* (1898), *Hatsuse* et *Asaï* (1899), *Mikasa* (1900) d'un tonnage de 14.850 à 15.340 t. et d'une vitesse de 18 à 19 n. Il faut surtout remarquer que le Japon possède 4 superbes cuirassés de 15.000 t., alors que l'Angleterre n'en a que quelques-uns et la France, ainsi que la Russie, pas un seul. A ces navires modernes, il faut ajouter le vieux *Fuso* (1877) et le *Chin-Yen* (1882), pris à la Chine.

6 croiseurs-cuirassés de 1e classe : *Asama*, *Tokiwa*, *Azuma*, *Idzumo*, *Yakumo*, *Iwate*, lancés de 1898 à 1900, tous de 9.500 à 9.850 t., et donnant des vitesses de 20 à 22 n. ; 1 de 3e classe et 19 n.

Parmi les navires protégés : 15 croiseurs, dont 8 anciens, donnant un maximum de 18 n., et 7 plus récents (1892 à 1898) avec des vitesses de 20 à 24 n. ; 2 croiseurs-torpilleurs ; 13 contre-torpilleurs récents (1898 à 1901), de 275 à 360 t., donnant tous 30 ou 31 n. ; 9 torpilleurs de 1e classe, de 19 à 28 n. ; 49 torpilleurs de 2e et 3e classe, tous, sauf 1, de 19 à 26 n.

Tous ces bâtiments sont des navires modernes, bien armés et bien montés. Il faut y joindre quelques bâtiments de type ancien, mais encore susceptibles de rendre des services. La flotte japonaise est donc fort respectable et quelques-uns de ses gros cuirassés possèdent plus de canons que les plus forts cuirassés anglais.

DIVERS

Charbon : *Production.* — Les États-Unis d'Amérique, qui avaient produit, en 1898, 196 millions de tonnes de charbon, alors que l'Angleterre en produisait 202 millions, ont dépassé cette dernière en 1899, avec une production de 226 millions de t. (contre 220 en Angleterre) : la suprématie américaine s'est encore affirmée davantage en 1900, où la production a été de 245 millions de t. aux États-Unis, contre 225 en Angleterre. Les autres principaux pays producteurs de charbon ont donné en 1900 : Allemagne 109 millions de t. (contre 96 en 1898), France 33 (contre 32), Belgique 23 (contre 22).

Les prix sur le carreau de la mine ont été, en 1899, de 9 fr. 15 en Angleterre, 8 fr. 67 en Allemagne, 12 fr. 42 en France, 12 fr. 37 en Belgique et seulement 5 fr. 85 aux États-Unis. Ces derniers ont vu doubler leur production depuis 15 ans (100 millions de t. en 1886) et deviennent exportateurs. Ils ont vendu pour 11 millions de dollars de combustibles minéraux en 1897 et pour le double, soit 22.317.000 en 1901. Comme quantités ils ont exporté : 2.400.000 t. en 1891 et 7.696.000 t. en 1901 et cette exportation ne cesse de s'accroître.

Digitized by Google

Société de Géographie : *Prix.* — La Société de Géographie de Paris, après avoir réélu M. A. Grandidier président, élu vice-présidents le prince Roland Bonaparte et l'amiral Humann, a procédé à la distribution annuelle de ses prix (25 avril). En voici la liste :

Grande médaille d'or au capitaine Joalland (mission Afrique centrale (1899-1901). — Prix Herbet-Fournet (médaille d'or et 6.000 fr.), à M. Gentil (conquête du Tchad (1895-1901). — Prix Ducros-Aubert (médailles d'or) à MM. Bernard et Huot (exploration Chari-Sangha (1900), et à M. Perdrizet, Sangha-Chari (1896-1901). — Prix Malte-Brun (médaille d'or) à M. Ch. Lemaire (exploration belge du Katanga (1898-1900). — Prix Duveyrier (médaille d'or), au capitaine Lenfant (explorations du Sénégal et Niger (1898-1901). — Prix Lᵉᵒ Bourbonnaud (médaille d'or), à M. P. Bons d'Anty (explorations en Chine (1896-1900). — Prix Morot (médaille d'or), au capitaine E. Julien (explorations de l'Oubangui (1894-1901). — Prix L. Dewez (médaille d'or), à M. H. Krafft (voyage au Turkestan russe (1899). — Prix P.-F. Fournier (médaille spéciale et 1.300 francs), à M. H. Béraldi, (ouvrage : *Cent ans aux Pyrénées*). — Médailles de vermeil : MM. M. Dubois et A. Terrier (ouvrage : *Un siècle d'expansion coloniale* (1901). — Prix A. de Montherot (médaille d'argent) à M. G. Brousseau (explorations en Guyane et au Congo (1887-1901). — Prix Ch. Grad (médailles d'argent) à MM. M. Superville et le lᵗ Bos (exploration de la Kotto (1901). — Prix A. Boutroue (médaille d'argent) à M. A. Lesieur (explorations au Congo français (1899-1901). — Prix Janssen (médaille d'argent), à M. E. Belloc (études géographiques des Pyrénées). — Prix W. Huber (médaille d'argent), à M. de Martonne, (études de géographie carpathique). — Prix Jomard à M. Cl. Madrolle (ouvrage : *Histoire de la Cᵒ des Indes en Chine*). — Prix du concours de la Société (1902) (deux médailles d'argent et 400 fr.), à M. V. Pasquier (étude du relief dans le Diois et les Baronnies), et à M. A. Breschin (étude sur les forêts de l'Afrique tropicale).

BIBLIOGRAPHIE

Les derniers jours de Pékin, par Pierre Loti. C. Lévy éditeur. — La prise de Pékin était une occasion unique pour un Européen, de visiter la cité impériale, les palais et les tombeaux d'où les « barbares d'Europe » étaient exclus. P. Loti n'y a pas manqué. A sa suite nous pénétrons au milieu des ruines de la capitale, où vit une population louche de pillards, à la légation de France à peu près détruite, puis dans le palais impérial, où apparaissent aux yeux éblouis les riches tentures de soie, les perles, les pierres précieuses, des milliers de bibelots de prix. Puis Loti nous transporte au Peitang, si miraculeusement protégé par Mᵍʳ Favier et nos marins et ou l'enseigne Henry tomba glorieusement. Puis ce sont des excursions dans les campagnes, où nos braves troupiers ont apporté la paix et la confiance. Les sympathies non dissimulées des Chinois pour nos soldats, vengent ceux-ci des basses insultes qui leur ont été adressées.

L'Afrique et l'expansion coloniale. — Les vingt dernières années du XIXᵉ siècle ont vu se dérouler les événements qui se rapportent au partage du continent africain, et les documents diplomatiques qui en ont été la conséquence ont eu leur épilogue dans la convention franco-anglaise du 21 mars 1899. Les limites de notre empire africain sont désormais partout fermées, notre part est faite : du Sénégal aux sources du M'Bomou, d'Alger à l'embouchure du Congo, on peut faire dans les deux sens plus de 5.000 kil. en territoires d'influence française. C'est un lot im-

Digitized by Google

mense qu'il s'agit d'exploiter. Mais pour cela il faut étudier les causes qui ont poussé les différents États d'Europe à se partager l'Afrique.

Le capitaine Chatelain, breveté d'état-major, a écrit sur ce sujet un remarquable ouvrage fort bien documenté : *L'Afrique et l'expansion coloniale.* Il y discute les procédés militaires et commerciaux utilisés et montre les buts à atteindre dans les vastes territoires soumis à notre influence. Cet ouvrage est un des meilleurs qui aient été publiés sur l'expansion coloniale en Afrique, et la librairie Lavauzelle a fait œuvre utile en éditant ce bon et beau livre qui a été accueilli avec la plus grande faveur dans les cercles militaires, politiques, commerciaux et coloniaux. In-8°; 5 francs.

Aide-mémoire de l'officier de marine pour 1902. — Cet aide-mémoire, qui en est à sa 15e année, est l'un des documents les plus intéressants qu'on puisse consulter pour établir la force des marines de guerre des différentes puissances du globe. L'auteur, M. Valentino, ancien officier de marine, chef de bureau au ministère de la marine, a condensé dans un volume portatif les renseignements les plus détaillés sur les bâtiments, leur artillerie, etc., des divers États. L'officier de marine, pour qui ce document a été établi, y trouve tout ce qui lui est utile pour exercer son commandement avec sûreté et précision. Les détails les plus complets sur le droit international mis en harmonie avec les conclusions de la conférence de La Haye, les navires de tous les pays sont exposés et complétés par des éléments de calcul et des formules d'un emploi journalier. Un annuaire des officiers de l'armée de mer termine ce volume, qui constitue ainsi, à lui seul, une véritable bibliothèque. Cet aide-mémoire, le plus complet et le plus commode dont on puisse se servir, est très connu et son succès va grandissant chaque année. Librairie Lavauzelle (5 fr.).

Dans le bel ouvrage de M. de Sande e Castro, l'éminent juge portugais près des tribunaux mixtes du Caire, **L'Égypte**, l'auteur passe en revue successivement l'histoire ancienne et l'histoire moderne, avec une patience et une conscience de bénédictin ; il a rassemblé les matériaux les plus épars et les plus divers et ne dit rien, ne décrit rien qu'il n'ait solidement étayé sur des documents faisant autorité en la matière. Dans la partie moderne, M. de Sande e Castro s'est longuement étendu sur l'intéressante situation juridique faite à l'Égypte par la législation de la réforme. Il est « du bâtiment ». L'historique des emprunts, la constitution financière du pays sont passés en revue avec un luxe de détails, une abondance de chiffres qui font de cet ouvrage un *vade mecum* indispensable à la bibliothèque de toute personne désireuse d'être amplement et fidèlement documentée sur l'importante question égyptienne. Cet ouvrage contient le texte des nombreux actes diplomatiques, firmans, qui régissent l'Égypte. Il est en outre illustré de nombreuses gravures. Librie Popelin, Paris 10 fr.

Carte du théâtre de la guerre au Transvaal, par C. Favre. Georg éditeur, à Genève ; chez Lesoudier, à Paris. — Cette belle carte en couleurs au 1/1.600.000e du Transvaal et de l'Orange, permet de suivre avec facilité les opérations militaires. L'auteur a pris soin de la tenir constamment au courant et, sauf quelques combats comme Tweefontein, Mœdwill, on y trouvera toutes les localités ayant donné lieu à une action de guerre notoire. La lecture de la carte est facile et elle est une des meilleures qui aient encore été mises à la portée de nos lecteurs.

Le Gérant, Édouard MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 8944-4-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

VOLCANS ET GRANDES ÉRUPTIONS

PLISSEMENTS ET FISSURES DE L'ÉCORCE TERRESTRE (1).

La terrible éruption de la montagne Pelée qui, dans la matinée du 8 mai 1902, détruisit en quelques minutes la florissante cité de Saint-Pierre Martinique, a eu son contre-coup sur plusieurs points du globe. Dans l'île voisine de Saint-Vincent, le volcan de la Soufrière a projeté aussi autour de lui la ruine et la mort. Sur d'autres points des Antilles, d'anciens volcans ont manifesté un retour d'activité. Le même phénomène s'est produit au Mexique au volcan Pico de Colima, et aux États-Unis à l'Iowa. Le Vésuve lui-même est sorti de son sommeil. A la même époque des mouvements sismiques se produisaient dans l'Amérique centrale, et un redoutable tremblement de terre détruisait de fond en comble Quezaltenango, au Guatemala, ville de 25.000 habitants située au pied du volcan de Santa-Maria. Des secousses étaient ressenties en même temps sur divers points de la France et de l'Espagne.

Ce qui paraît n'être que l'effet d'une pure coïncidence est au contraire la conséquence normale d'un état de choses établi. Il y a en effet de nombreux rapports entre les volcans d'un même groupe ; c'est ainsi que ceux des Antilles et de l'Amérique centrale obéissent très certainement à l'action des mêmes phénomènes souterrains. Tout l'archipel des Petites Antilles est situé sur une ligne de volcans qui se relient souterrainement les uns aux autres, et les commotions qui se produisent d'un côté n'ont que trop souvent leur répercussion sur d'autres points. Cette chaîne des Antilles se rattache à celle du bassin de la Méditerranée par les îles volcaniques des Açores et des Canaries. La répercussion en Amérique des violentes secousses qui ont eu lieu au siècle dernier en Espagne et au Portugal, indique bien la corrélation existante.

Bien des théories ont été émises sur l'origine et l'organisation des

(1) Les dessins de cet article nous ont été obligeamment communiqués par la librairie Nony.

Digitized by Google

volcans. Sans prendre parti entre des opinions souvent en désaccord et qui ne reposent que sur des hypothèses, il faut dire que l'on est d'accord pour reconnaître l'existence à l'intérieur de notre planète d'une matière incandescente qui va en se refroidissant à mesure que le rapprochement se fait avec la surface terrestre. Lorsqu'une compression se produit sur la matière ignée, des fissures se forment sur les parties les plus faibles de l'écorce terrestre, et c'est par ces ouvertures que jaillissent les matières incandescentes. Tels sont les phénomènes volcaniques.

Dans un ouvrage fortement documenté de M. E. Caustier, les *Entrailles de la Terre* (1), où s'entremêlent d'heureuse façon les explications scientifiques, les descriptions et les faits historiques, nous trouvons un chapitre entier consacré aux phénomènes volcaniques. Voici, d'après M. Caustier, comment se produisent les éruptions :

« Habituellement, l'éruption s'annonce par des phénomènes précurseurs : des tremblements de terre se produisent ; des bruits souterrains se font entendre ; les sources tarissent ; puis enfin une formidable explosion se produit ; le sol s'ouvre avec fracas et laisse échapper une colonne de fumée qui, à sa partie supérieure, va s'étaler en un panache horizontal, offrant l'aspect d'un gigantesque pin parasol, pour employer la comparaison de Pline. Cette colonne peut s'élever à une hauteur considérable : 3.000 mètres au Vésuve en 1822 ; 8.000 mètres au Cotopaxi, en 1877 ; 13.000 mètres au Krakatoa, en 1883. Les vapeurs entraînent avec elles des cendres qui donnent une couleur noire à la fumée ; par place, au hasard des remous de cette masse, cette enveloppe noire se déchire, laissant apercevoir des boules de vapeur blanchâtre qui roulent les unes sur les autres comme de grosses boules de coton. Parfois, ce nuage de fumée est si vaste et si opaque qu'il peut plonger dans l'obscurité la plus complète toute la campagne environnante. Alexandre de Humboldt, dans ses admirables *Tableaux de la Nature*, nous raconte que, dans l'éruption du Vésuve, en 1822, il y avait tant de cendres en l'air, que les habitants du pays, plongés en plein jour dans une nuit profonde, allaient dans les rues avec des lanternes.

» Ce torrent de vapeurs emporte avec lui des cendres, des blocs arrachés à la cheminée et au cratère, des morceaux de lave qui se solidi-

(1) Un vol. gr. in-4°, illustré de 408 belles gravures et de 4 planches hors texte, en couleurs, par E. Caustier. — Nony, éditeur. Br. 10 fr., relié 14 fr.

Digitized by Google

fient dans leur course aérienne. Les plus fins de ces débris sont emportés par le vent, les autres retomberont autour du cratère. Enfin, du cratère ou bien des crevasses situées sur le flanc de la montagne va s'écouler la lave incandescente, tandis que le volcan, qui paraît épuisé, va s'acheminer vers une période de calme, de repos, pendant laquelle, cependant, des gaz abondants continueront à se dégager, soit par le cratère, soit à la surface des laves qui se refroidissent.

» Au cours d'une éruption, le spectacle le plus saisissant est celui des admirables feux d'artifice qu'engendrent les explosions. Pendant la nuit, à chaque détonation, les blocs incandescents projetés illuminent le ciel de points étincelants ; ils retombent avec fracas, et pendant quelques instants encore revêtent la surface des cônes d'un semis lumineux. Puis, tout rentre dans l'obscurité, jusqu'à la prochaine explosion. Pendant le jour, le feu d'artifice se change en un panache de fumée que sillonnent les éclairs de la foudre ; et le bruit du tonnerre, se mêlant à celui des détonations volcaniques, augmente encore le grandiose du spectacle. »

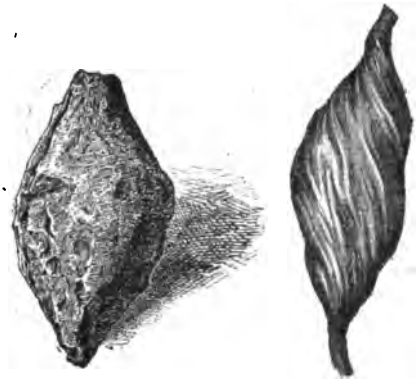
Telles sont, dans leur ensemble, les grandes éruptions. Pour compléter ce tableau, il faut y ajouter quelques renseignements sur les matières rejetées par les volcans. Ces matières sont solides, liquides ou gazeuses. Les matières solides sont ordinairement des cendres, des scories, des lapilli, des bombes et des tufs.

Les cendres sont des poussières volcaniques formées par la pulvérisation de la lave en petites gouttelettes qui, se refroidissant au contact de l'air, se solidifient et se transforment en poussière grise. Selon le vent dominant, ces cendres peuvent être transportées fort loin ; celles du Vésuve ont été emportées jusqu'en Tunisie, ou jusqu'à Constantinople. D'Islande, des cendres sont parvenues jusqu'à Stockholm, après un voyage dans les airs de 1.900 kilomètres. On va même jusqu'à dire que, lors de l'éruption si formidable du Krakatoa (1883), les cendres fines projetées par le volcan ont fait le tour du monde sur l'aile des vents.

Les scories, ayant parfois des dimensions assez volumineuses, ressemblent aux résidus des chaudières des usines. Les lapilli sont des grains dont l'accumulation forme une espèce de sable. Ces diverses matières proviennent de la lave lancée en l'air par le volcan. Lorsque ces morceaux ont subi un mouvement de rotation pendant leur course aérienne, ils affectent la forme de fuseau et se terminent en spirale avec sillons à leurs deux extrémités ; on leur donne alors le nom de « bombes »,

Digitized by Google

que les Napolitains transforment en celui de « larmes du Vésuve ». Leur grosseur va de celle du poing à plusieurs mètres cubes. Lors de sa dernière éruption (mai 1900), le Vésuve a lancé une bombe cubant environ 12 mètres et pesant à peu près 30.000 kilos. Sa vitesse d'éruption a été calculée à 80 mètres à la seconde. La force de projection de ce bloc énorme est évaluée à plus de 45 millions de kilogrammètres, soit plus de 600.000 chevaux-vapeur.



BOMBES VOLCANIQUES

Enfin, le tuf est le produit des cendres qui, mélangées avec la pluie provenant de la condensation de la vapeur d'eau, donnent une boue susceptible de se solidifier et de produire une roche stratifiée. C'est cette pluie que le Vésuve produisit en l'an 79 : Herculanum fut détruite par un torrent boueux, et Pompéï fut enseveli sous une pluie de cendres sèches qui atteignit une épaisseur de 15 mètres au minimum.

Les matières liquides provenant des éruptions portent le nom de « lave ». Celle-ci, qui est un véritable fleuve de feu, s'écoule du cratère ou des fissures du volcan avec une vitesse initiale de 10 mètres environ à la seconde. Puis elle se refroidit, devient par suite pâteuse et voit sa vitesse se réduire à 1 mètre par heure ; elle s'arrête enfin entièrement solidifiée. Comme ressemblance, et aussi comme composition, les laves peuvent être comparées aux scories de forge et aux laitiers des haut-fourneaux.

Ce n'est pas sans s'exposer à de grands dangers que de hardis observateurs sont parvenus à s'approcher des laves incandescentes et à en calculer la température, qui variait entre 1.000 et 2.000 degrés. Mais plus la lave s'écoule et s'étend, plus sa température va en diminuant, surtout à la surface qui parvient peu à peu à se consolider, formant une sorte de croûte, de couverture sous laquelle la partie liquide continue à s'avancer, déterminant au fur et à mesure de son écoulement un vide qui arrive à constituer une grotte ou un véritable tunnel. En Auvergne,

Digitized by Google

ces coulées de lave prennent le nom de *cheire*. Aux Açores, on rencontre souvent de ces tunnels, qui ont jusqu'à 1 kilomètre de longueur, et possèdent une voûte d'une seule portée atteignant jusqu'à 30 mètres de hauteur.

Protégée par sa croûte consolidée et refroidie, la coulée de lave, quand elle est abondante, peut rester chaude fort longtemps. C'est ainsi que, 11 mois après une coulée du Vésuve, on put enflammer un bâton en l'enfonçant dans une des fissures de la croûte. Au Mexique, 21 ans après l'éruption du Jorullo (1759), on pouvait sans difficulté allumer un cigare en l'enfonçant dans une crevasse, et, au bout de 50 ans, la lave était encore chaude.

On s'est demandé quelle pouvait être la quantité de lave que lançait un volcan. Bien que l'appréciation en soit assez difficile, voici à ce sujet quelques renseignements que donne M. A. Boscowitz.

« La coulée de lave sortie du mont Etna et qui menaça de détruire la ville de Catane en 1669 forme une masse évaluée à un milliard de mètres cubes. De l'énorme cratère de Kilauéa, ouvert dans une plaine, sur la pente de la montagne de Mauna-Loa, dans l'île d'Hawaï, est sortie, en 1848, pendant une seule éruption, une quantité de lave dépassant cinq milliards de mètres cubes, c'est-à dire un volume de matière 50 fois plus considérable que la quantité de terre qu'a fait déplacer le percement de l'isthme de Suez.

Le courant de lave qui, en 1855, dégorgea du cratère de Mokou-a-véo-véo, situé au sommet de cette même montagne de Mauna-Loa, s'étendit jusqu'à 112 kilomètres du cratère. Une lave encore plus prodigieuse par sa masse et son étendue est celle que produisit, pendant une de ses grandes éruptions, le Skaptar-Jokul, un des plus redoutables volcans islandais. En 1783, ce volcan se fendit pour donner passage à deux fleuves de feu, dont l'un remplit une vallée d'une profondeur moyenne de 30 mètres et une longueur de 80 kilomètres, et l'autre, enserré dans un val plus étroit, déborda par-dessus les rochers escarpés et incendia le haut plateau. Dans l'intérieur de l'Islande se trouve un champ de lave appelé Oda-Hraun, qui a 450 kilomètres d'étendue; cette mer de lave a été vomie par les deux volcans Herdubreid et Trolladgynjur. »

Un autre phénomène de la lave est de former, en se refroidissant et en se solidifiant, un ensemble de colonnes prismatiques remarquables

Digitized by Google

par leur régularité et leur homogénéité. C'est surtout dans les coulées de lave anciennes, comme les basaltes, que l'on rencontre ces prismes, qui peuvent atteindre jusqu'à 50 mètres de hauteur. Ils ont alors l'aspect de magnifiques tuyaux d'orgues. En France, on rencontre de ces phénomènes dans la région volcanique de l'Auvergne, où les plus connus sont ceux qu'on appelle les *orgues* d'Espaly. Mais la disposition de ces prismes n'est pas toujours la même. Au lieu de s'élever à grande hauteur, ils peuvent rester bas et s'étendre alors sur une étendue assez profonde. Leur dallage naturel leur fait alors donner le nom de *chaussée de géants*.

PRISMES DE BASALTE

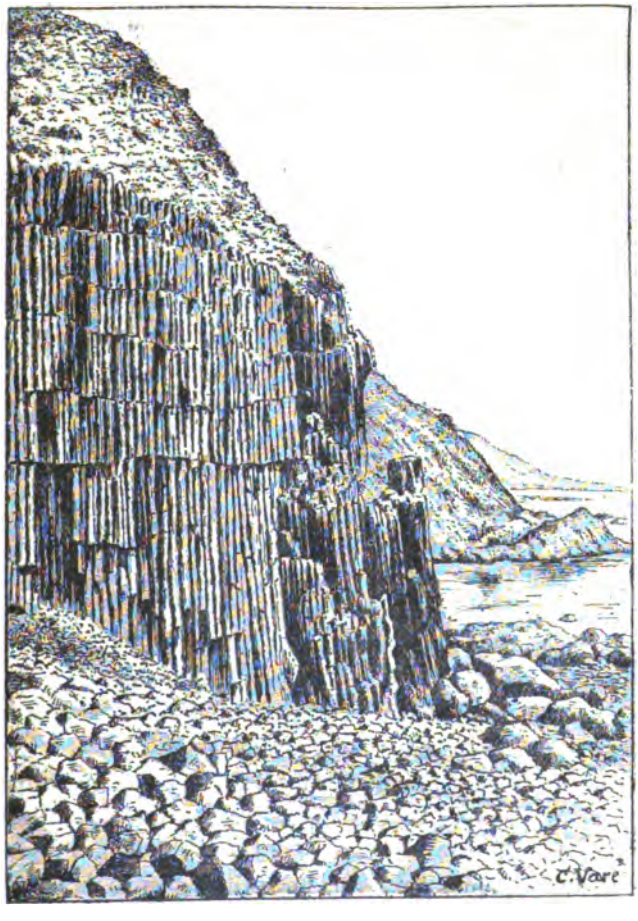
En outre de leurs matières solides et liquides que nous venons de passer en revue, les volcans projettent aussi des produits gazeux. Ce sont ces derniers qui, bien plus que la pluie de cendres, ont causé la catastrophe de la Martinique. L'émanation de gaz de la montagne Pelée, que l'on ne saurait mieux comparer qu'à ce fléau des mines si redouté, le « grisou », a asphyxié les habitants de Saint-Pierre avant de les brûler et de les calciner. Les produits gazeux portent le nom technique de « fumerolles ». M. Caustier les divise en 4 classes. Les fumerolles sèches, les plus chaudes (température de 500 degrés), rejettent surtout du sel marin, qui se dépose sur la lave sous forme d'enduit blanc. Les fumerolles acides, un peu moins chaudes, sont caractérisées par des dégagements suffocants d'acide chlorhydrique et d'acide sulfureux mêlés à des torrents de vapeur d'eau. A Java, les volcans dégagent en extrême abondance des vapeurs acides et aqueuses qui détruisent toutes les roches. C'est ainsi qu'en 1822 l'éruption du Gallung-Gung amena un véritable déluge d'eaux chaudes sulfureuses. Plus loin du cratère se dégagent les fumerolles alcalines, qui n'ont que 100 degrés, et renferment du sel ammoniaque et de l'hydrogène sulfuré formant des dépôts de soufre. Enfin les fumerolles froides, dont la température est inférieure à 100 degrés, contiennent de la vapeur d'eau et du gaz carbonique. Ce qu'il y a de particulier dans le dégagement du gaz carbonique, appelé ordinairement *mofette*, c'est qu'il subsiste des années et même des siècles après la fin de l'éruption. Ainsi, en Auvergne, où les volcans sont cependant éteints de temps immémorial, on provoque souvent,

Digitized by Google

en fouillant le sol, des dégagements considérables d'acide carbonique.

On n'a pu connaître jusqu'ici la force d'expansion d'un volcan. Sous ce rapport on est réduit aux hypothèses.

« Quand on considère, dit M. de Parville dans les *Débats*, les ravages



PRISMES DE BASALTE, GOLFE DE FORTH (ÉCOSSE)

faits par les volcans, les kilomètres cubes de matières projetées à des distances supérieures à plusieurs kilomètres, on ne s'explique pas tout d'abord comment ces bouches souterraines peuvent disposer d'une puissance mécanique aussi prodigieuse. On oublie que les pressions

Digitized by Google

qu'atteignent les matières explosives de ces canons gigantesques sont hors de proportion avec ce que nous, pauvres humains, nous pouvons produire. L'énergie volcanique peut être évaluée en gros. Le cratère de l'Etna, per exemple, se trouve à 3.300 mètres d'altitude, celui du Pic de Ténériffe à 3,170 mètres, celui de l'Antisana, dans la province de Quito, à 5,833 mètres. Or il est clair que, pour élever la lave et les pierres à ces hauteurs, il faut bien des pressions mesurées par les hauteurs d'ascension multipliées par la densité des matériaux soulevés. Les laves fondues étant d'environ deux à trois fois plus lourdes que l'eau, il s'ensuit que la pression volcanique a dépassé, à l'Etna, 900 atmosphères, 1,000 au Pic de Ténériffe, 1,500 à l'Antisana.

Si l'on fait le même calcul pour la montagne Pelée de Saint-Pierre, qui a 1,350 mètres d'altitude au-dessus de la mer, on trouve que la pression doit être, à la sortie du cratère, de 500 atmosphères. Avec une pression pareille, il est évident que la portée des projectiles doit être énorme. Et, de fait, la zone des cendres enflammées a dépassé 7 kilomètres. »

Après cet exposé technique des volcans et de leurs projections, revenons à leur disposition géographique et passons en revue les grands cataclysmes qu'ils ont causés.

Il existe au moins un millier de volcans ou anciens volcans dispersés sur la surface du globe. Dans ce nombre, plus de 200 donnent, à des intervalles parfois fort éloignés, des signes d'activité. Leur répartition est très inégale, mais ils forment le plus souvent des chaînes terrestres ou sous-marines se suivant ou se croisant en différentes directions.

En Europe, le groupement principal est celui de la Méditerranée, caractérisé par le Stromboli, l'Etna, le Vésuve, et, en Grèce, les volcans sous-marins de l'archipel de Santorin. Cette ligne, qui se rattache à la chaîne des Antilles par les volcans des Açores et des Canaries, se prolonge, par l'Asie-Mineure, le Caucase et l'Océan Indien, au groupe très important du Pacifique, qui forme un véritable cercle de feu autour de cet océan.

Si, de ce côté l'on part, du pôle austral, où se trouvent les volcans Erebus et Terror, on rencontre en effet des centres volcaniques en Nouvelle-Zélande, Nouvelles-Hébrides, Nouvelle-Guinée, aux îles de la Sonde et plus particulièrement à Java, puis au Japon, au Kamtchatka. Passant ensuite par les îles Aléoutiennes pour pénétrer en Amérique, il suffit de

Digitized by Google

suivre les grandes chaînes des Montagnes-Rocheuses et des Andes, pour fermer le cercle par la Terre-de-Feu, ainsi nommée en raison de son caractère volcanique. C'est sur cette longue ligne que se trouvent les volcans majestueux et bien connus du Popocatepetl, et de l'Orizaba, au Mexique; du Pichincha, du Cotopaxi, de l'Antisana, dans l'Équateur.

A l'intérieur de ce cercle se trouve le centre volcanique des îles Sandwich, dont un cratère bien connu, le Kilauea, est toujours en activité. Enfin, l'Islande, célèbre aussi par ses éruptions, renferme le

LE CERCLE DE FEU DU PACIFIQUE

Kotlugaia et l'Hécla, qui fume toujours, et, dans l'océan Indien, on trouve, à l'île de la Réunion, des volcans actuellement tranquilles. On voit par là que si les centres d'éruption sont dispersés sur toute la surface du globe, ils ne le sont pas sans un certain ordre, correspondant sans doute aux fissures principales de l'écorce terrestre.

VÉSUVE ET ETNA

Le Vésuve, qui s'élève à 1.303 mètres au-dessus du niveau de la mer, n'était pas considéré comme un volcan dans l'antiquité, car ni sous la

Digitized by Google

domination romaine, ni aux temps antérieurs de la colonisation grecque il n'avait donné le moindre signe d'activité. Les flancs de la montagne étaient couverts de cultures et les deux villes de Pompéï et d'Herculanum étaient considérées comme d'agréables séjours très fréquentés par les patriciens romains. Pour la première fois, en l'an 63 après J.-C., un violent tremblement de terre se fit sentir dans le pays et causa de grands ravages. C'est en l'an 79 que se produisit la 1re éruption du Vésuve, qui est restée célèbre dans l'histoire. Elle s'annonça par des secousses, des grondements souterrains et une pluie de cendres qui, par l'effroi causé aux habitants, permirent à un grand nombre de ceux-ci de se sauver avant l'éruption, cause de la catastrophe finale. Aussi estime-t-on que sur 20.000 habitants que pouvait renfermer Pompéï, un millier seulement succombèrent, étouffés sous cette épouvantable pluie de cendres qui couvrit la ville. Leur épaisseur était telle qu'elle s'élevait au moins à 15 mètres au-dessus du niveau du sol et atteignait jusqu'à 45 mètres en certains endroits. Quant à Herculanum, plus à proximité du volcan, ce fut la coulée de lave qui la détruisit. Pline l'Ancien, qui commandait la flotte romaine, alors à Misène, fut suffoqué par les émanations de vapeurs sulfureuses en voulant étudier de trop près l'éruption. Son neveu, Pline le Jeune, a fait le récit de la catastrophe dans une belle lettre adressée à Tacite (1).

Après l'éruption de 79, le Vésuve eut de longs intervalles de repos; on relève cependant 7 éruptions jusqu'en 1036. D'autres suivent à des intervalles plus ou moins éloignés, notamment en 1139 et 1198. En 1631, le Vésuve eut un réveil violent; la lave se répandit sur Torre del Greco, détruisit la ville et fit 3.000 victimes. Depuis lors les éruptions ont été assez nombreuses mais sans amener de grandes catastrophes. Celle de 1895 se poursuivit pendant près de 50 mois. La quantité de matériaux rejetés alors éleva le Vésuve de 1.293 à 1.303 mètres.

Ce qui a fait la réputation du Vésuve, c'est surtout la reconstitution de Pompéï, déblayé peu à peu de ses cendres depuis un siècle et recevant chaque année de nombreux visiteurs. L'Etna n'a pas cette curiosité à offrir en exhibition aux générations actuelles et cependant ses éruptions ont été autrement nombreuses et dévastatrices que celles du Vésuve. A l'inverse de ce dernier, l'Etna, qui présente une énorme

(1) Voir *Les entrailles de la terre*, p. 74, le récit de Pline.

Digitized by Google

VOLCANS ÉTEINTS : LA CHAINE DES PUYS EN AUVERGNE

Digitized by Google

masse de 150 kilomètres de circonférence à la base et s'élève à 3.313 mètres, était connu dès la plus haute antiquité et la mythologie y plaçait les forges de Vulcain.

Sous la domination romaine on compte 14 éruptions de l'Etna antérieures à l'ère chrétienne. Les plus désastreuses sont de 122 et 48 avant J.-C. En cette année, non-seulement les villes voisines, mais encore Catane, furent envahies par la lave. Depuis notre ère, jusqu'au XIIIe siècle, il y eut 34 éruptions, dont la plus terrible, précédée d'un tremblement de terre qui agita toute la Sicile et les Calabres, se produisit à la fin du XIIe siècle. Catane, qui devait être souvent éprouvée, fut presque détruite : 20.000 personnes périrent. L'évêque et une foule pieuse furent écrasés sous les ruines de la cathédrale. Du XIIIe siècle jusqu'à nos jours, on peut fixer avec certitude les éruptions de l'Etna, qui sont au nombre de 68.

Une éruption formidable eut lieu en 1536. Deux immenses torrents de feu prirent la direction de Paterno et de Nicolosi. Le premier parcourut 11 kilomètres sur une largeur moyenne d'un et demi. En 1537, la lave ravagea Nicolosi et ses environs, occasionnant des dommages pour plus de 200.000 écus d'or. L'éruption de 1634 dura deux ans; celles de 1643, de 1646, de 1651 n'ont qu'un intérêt secondaire à côté de celles de 1669 et de 1693. En 1669, la lave coula sans interruption du 8 mai au 18 juin, anéantissant Belpano, ville de 8.000 âmes, brûlant Campo-Rotondo, Torre di Grifo, Nascalucia, Misterbianco, détruisant 300 maisons dans Catane même. Une coulée de lave, d'un kilomètre et demi de largeur, sur une hauteur de 13 mètres, s'avança de près d'un kilomètre dans la mer. L'éruption du 11 janvier 1693 fut encore plus terrible : Catane fut entièrement détruite, 18.000 habitants y périrent; 40.000 personnes furent ensevelies sous les ruines de 50 villes ou villages! La mer s'éleva à une hauteur prodigieuse et s'élança comme une trombe sur la ville qu'elle broya.

En mars 1755, un véritable fleuve, sorti du grand cratère, se divisa, à la hauteur du mont Lèpre, en deux bras, dont l'un vint mourir dans la vallée de Colanna après 7 kilomètres de parcours, tandis que l'autre formait un lac dans la région della Capra nivelant tout sur son passage. En 1763, deux éruptions. En 1766, autre éruption qui brûle un million d'arbres et occasionne pour 4 millions d'onces de pertes (environ 50 millions de francs).

Digitized by Google

De 1780 jusqu'en 1852 nombreuses sont les éruptions, notamment en 1792, en 1809, en 1811, en 1818. L'éruption du 21 août 1852 fut une des plus grandioses de l'Etna. Plus de 50 millions de mètres cubes de feu couvrirent 7 kilomètres carrés. Des projections énormes de cendres embrasées ruinèrent toutes les récoltes du versant oriental de la montagne. La dernière grande éruption eut lieu le 30 janvier 1865. La largeur du courant liquide était près des cratères de 50 mètres avec 10 mètres de hauteur. Quatre jours après l'éruption la coulée de lave occupait 6 kilomètres de long, sur 500 mètres de large et 9 mètres de hauteur. Cette éruption, la plus grande du XVIIIe siècle, a donné un volume de 92.500.000 mètres cubes pour les laves et de 7 millions pour les cratères. Le feu s'est heureusement arrêté dans sa marche au moment où, pénétrant dans la zone cultivée de la montagne, comptant 250.000 habitants, il allait occasionner d'incalculables pertes. L'éruption avait duré du 30 janvier au 20 mai.

Malgré ces effroyables cataclysmes, le pied de l'Etna est, le croirait-on, une des régions les plus peuplées du monde, ce qui prouve bien que les terribles leçons, sans cesse renouvelées, des éléments ne servent pas à grand'chose dans l'histoire du genre humain !

Les autres volcans du bassin méditerranéen n'ont pas la même célébrité tragique. Le Stromboli, situé dans les îles Lipari, à peu de distance de l'Etna, est le seul de cette région de l'Europe qui soit toujours en activité. Il était bien connu des Anciens, car Homère en fait mention. Malgré des dangers sans cesse menaçants, des habitants vivent au pied du volcan et restent attachés à leur sol natal.

Les volcans sous-marins des îles Santorin, qui appartiennent au groupe des Cyclades, ont donné à ces îles un aspect peu ordinaire : « Qu'on se figure, dit M. Caustier, un immense cirque de 10 kilomètres de long sur 7 de large, bordé de falaises à pic de 300 mètres de hauteur, et qui sont de formidables murailles de laves noires ou de scories rougâtres, et, au milieu de ce bassin, un amas de blocs volcaniques lançant des tourbillons de flammes et de fumées. Ce cirque est limité par 3 îles, dont une grande, en forme de croissant : c'est Théra. » En 97 avant J.-C., on vit surgir entre ces îles un îlot nouveau, puis un 2e en 1573, et un 3e en 1707. Enfin, un 4e apparut en 1866, avec un réveil de l'activité volcanique qui se continua en 1867, 1868, pour cesser complètement en 1870.

Digitized by Google

L'Islande est une terre des plus volcaniques ; on n'y compte pas moins de 27 centres d'éruption, dont le plus curieux est l'Hécla (1553 mèt). Dans cette île, c'est une lutte constante entre l'eau et le feu : celui-ci avec ses volcans et ses geysers, qui lancent leurs jets d'eau bouillante, celle-là avec ses glaciers et ses neiges qui couvrent la majeure partie de la surface du sol. Quand un volcan, dont le cratère a été envahi par la neige, revient à l'activité, il détermine une fonte brusque et générale qui occasionne souvent de terribles inondations.

KRAKATOA

La région du globe la plus riche en volcans est bien celle de l'archipel de la Sonde. L'île de Java, à elle seule, en compte plus de 120, dont 14 s'élèvent à plus de 3.000 mètres. La plus célèbre des éruptions modernes est celle du Krakatoa, dont le retentissement a été considérable.

Situé sur un îlot inhabité, entre les îles de Java et Sumatra, le Krakatoa fit preuve, en mai 1883, d'une activité inaccoutumée. La terre du volcan se fendit, des colonnes de fumée et de flammes s'élancèrent dans les airs, et une pluie de cendres se répandit partout aux alentours. Cet état de choses dura 3 mois, jusqu'au jour où une explosion suprême porta le cataclysme à sa dernière violence et amena la transformation complète du détroit de la Sonde. Le fracas de l'explosion fut si épouvantable, dit Reclus, qu'à Batavia, à 150 kilomètres de là, on crut que la catastrophe avait eu lieu dans le voisinage. On l'entendit à des distances considérables, jusque dans les mers de la Chine méridionale et dans le golfe du Bengale.

Jamais on ne vit pareille pluie de cendres. Celles-ci s'élevèrent jusqu'à 27 kilomètres en hauteur, et s'abattirent sur les débris de l'île en couches d'une extrême épaisseur. A 15 kilomètres de distance, elles avaient encore une épaisseur de 1 mètre. Dans l'île de Sumatra, à plus de 150 kilomètres, la couche était encore de 5 à 6 centimètres en divers endroits. Dans l'océan Indien, à plus de 1.200 kilomètres, les cendres et les pierres ponces recouvraient encore les eaux. Ballotées par les flots et entraînées par les courants, les pierres ponces qui formaient au début une sorte de barre flottante large de plus de 1 kilomètre, longue de 30, et épaisse de 3 ou 4, arrivèrent jusqu'à Madagascar. C'est au chiffre fabuleux de 18 milliards de mètres cubes que l'on évalue les produits lancés par le volcan sous forme de cendres et de pierres ponces.

Digitized by Google

Quand le calme fut rétabli, les marins qui pénétrèrent dans le détroit de la Sonde ne se reconnurent plus du tout. Les localités situées sur le détroit, Andjer et Tjaringi, à Java ; Beneawang, Telokh-Betong, à Sumatra, avaient disparu ; il en était de même de nombre de villages du littoral. Une vague de 20 à 30 mètres de hauteur, produite par la brusque disparition de Krakatoa, s'était précipitée sur le rivage, balayant tout sur son passage et pénétrant jusqu'à 3 kilomètres dans l'intérieur des terres. Un bâtiment à vapeur fut ainsi transporté en pleine forêt, où il resta échoué à 10 mètres au-dessus du niveau des eaux. Environ 30 à 40.000 personnes avaient péri sous l'action de ce terrible raz de marée ou de la pluie de boue et de cendres que lançait le volcan. La force de la vague dévastatrice fut telle qu'elle traversa tout l'océan Pacifique et alla se briser sur les côtes de l'Amérique du Sud. Du côté opposé, elle atteignit le cap de Bonne-Espérance 13 heures seulement après sa formation.

L'île de Krakatoa avait presque entièrement disparu ; seul, le volcan du sud émergeait encore. Le reste, représentant une surface de 20 kilomètres environ, avait été englouti. A la place du cône, qui s'élevait à 832 mètres au-dessus du niveau de la mer, s'ouvrait un gouffre où la sonde ne rencontrait pas le fond à 300 mètres. Si des terres avaient cessé d'exister, d'autres, par contre, avaient pris leur place. L'île Verlaten avait vu sa superficie plus que doubler ; d'autres îles, comme Sebesi, naguère couvertes de bois et de villages, avaient été transformées en cônes blanchâtres de pierres. Les fonds sous-marins n'avaient pas été moins bouleversés, et des buttes s'élevaient là où précédemment on constatait une profondeur de 70 mètres.

Mais, ce qui n'est pas le moins extraordinaire, c'est, dit Reclus, que « seul dans les parages du détroit, le gardien d'un phare dressé à 40 mètres sur un roc insulaire, resta sain et sauf au milieu de l'immense commotion ; dans les ténèbres, il ne s'était même pas aperçu de la vague qui venait de submerger le phare jusqu'à sa lanterne ».

Tel fut ce cataclysme, un des plus effrayants de notre époque.

JAPON, HAWAÏ

Le Japon est parsemé d'un assez grand nombre de volcans, parmi lesquels on en compte une vingtaine encore en activité. Parmi ces derniers, 8 se trouvent dans l'île de Yeso, et un nombre égal dans celle de

Digitized by Google

Nippon, qui renferme les 2 plus fameux, l'Asama-Yama et le Fousi-Yama. Le premier (2.525 mèt.), dans l'éruption de 1783, ensevelit 48 villages et des milliers d'habitants sous des monceaux de cendres et de pierres ponces. Le Fousi-Yama (3.765 mèt.) a eu des éruptions aussi désastreuses que le précédent, mais moins nombreuses, car on n'en relève que 6 depuis 12 siècles. Celle de 1707, qui dura 2 mois, détruisit nombre de villages et répandit alentour une couche de lave haute de 3 mètres. Les cendres obscurcirent l'air jusqu'à Yedo, à une distance d'environ 100 kilomètres. Depuis lors, le Fousi est resté tranquille. Isolé au milieu d'une plaine qu'il domine de toute sa masse, avec son cône blanchi par les neiges pendant 10 mois de l'année, il est devenu une montagne sainte, but de nombreux pèlerinages. Sur les bords du cratère, qui mesure 600 mètres de diamètre et 200 de profondeur, on trouve de nombreux temples et un prêtre qui vend un certificat de l'ascension et timbre les bâtons ferrés.

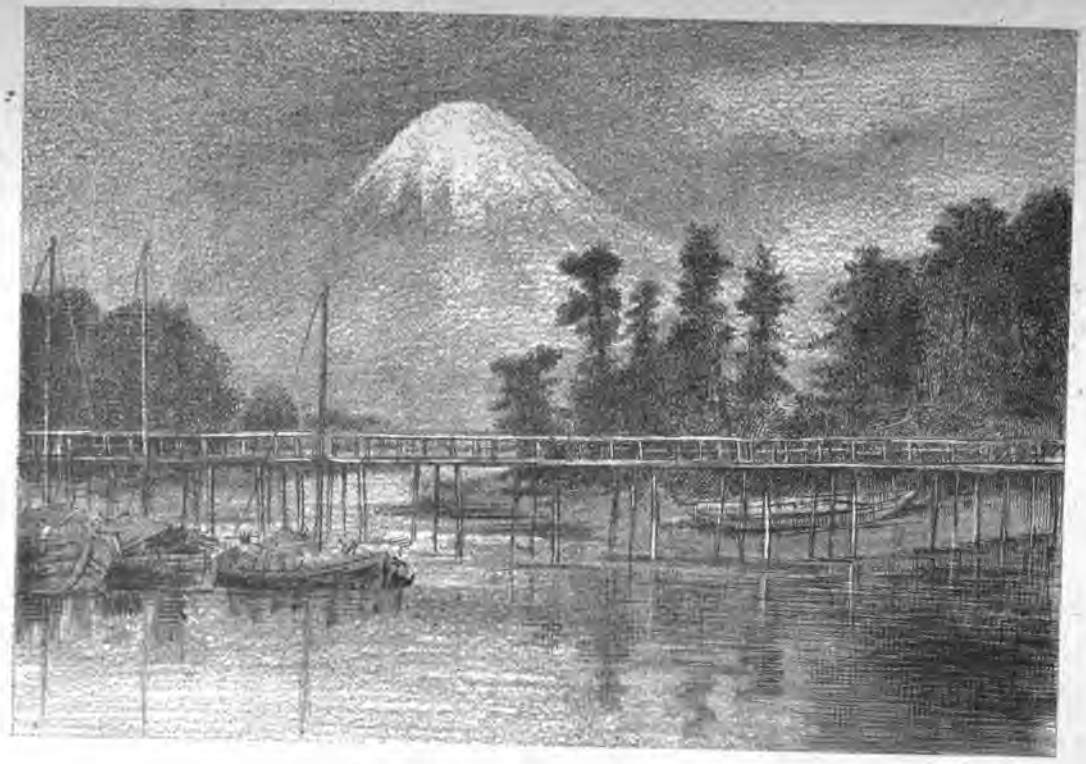
En 1888, le 15 juillet, une montagne entière, le Bandaï fit explosion par la force expansive de la vapeur d'eau renfermée à l'intérieur du sol. Des poussières brûlantes anéantirent 4 villages et amenèrent la mort de 500 personnes. Un fleuve de boue brûlante se répandit sur les campagnes, combla une rivière qui fit place à un lac. Un bloc de 250 mètres cubes fut trouvé à 3 kilomètres du point d'explosion. La montagne, qui s'élevait à 1.800 mètres, disparut en partie ; à sa place se creusa un énorme gouffre de 200 mètres de profondeur, 3.000 de longueur, et 2.000 de largeur. Si l'on ajoute aux éruptions les tremblements de terre et les raz de marée qui ont souvent désolé le Japon, il sera impossible de méconnaître le caractère particulièrement volcanique du pays.

Une légende canaque fait naître l'archipel des Sandwich d'un œut immense éclatant soudain au milieu de la mer, ce qui indique suffisamment le caractère volcanique de l'archipel. C'est dans l'île principale, Hawaï, que s'élèvent les volcans les plus célèbres. Le volcan du sud, Mauna-Loa, atteint 4.145 mètres, et, comme il part du niveau de la mer, l'impression que produit son énorme masse est considérable. Le pic de Ténériffe, longtemps considéré comme le géant des mers, est dépassé.

Le cratère principal du Mauna-Loa, dit Élisée Reclus (1), a un diamètre

(1) *Géographie universelle*, tome XIV.

Digitized by Google



LE FOUSI YAMA, AU JAPON

Digitized by Google

moyen de 2 kilomètres et une profondeur de plus de 300 mètres. Depuis un demi-siècle environ le Mauna-Loa a eu plusieurs grandes éruptions. En 1843, un flot de lave se répandit en 2 courants, qui s'arrêtèrent à la base. En 1852, nouvelle éruption qui rasa quelques villages. En 1855, un flot de lave jaillit par une fissure du volcan et recouvrit 750 kil. carrés. En 1858, une autre brèche se fit à 10 kilomètres au nord du grand cratère, et la baie de Kiholo fut à moitié comblée par la lave. En 1880, une coulée qui dura 6 jours déversa un flot brûlant évalué à 700 millions de mètres cubes.

L'éruption de 1855 dura 10 mois, et la marche du courant de feu ne s'arrêta qu'après un parcours de 112 kilomètres, pendant lequel il avait emporté des forêts entières. M. Coan, qui visita le théâtre de l'éruption, raconte qu'il traversa la surface durcie de la lave sous laquelle celle-ci coulait à l'état liquide, comme l'eau d'une rivière gelée. Cette lave était incandescente et s'avançait avec une vitesse de plusieurs kilomètres à l'heure.

Sur les flancs du Mauna-Loa, s'ouvre, à 1210 mètres d'altitude, l'immense cratère de Kilauea, qui a environ 15 kilomètres de tour. Depuis un siècle, on n'a pas souvenir d'une éruption par l'ouverture ; c'est à une grande distance au dessous que sort le fleuve de feu. En 1868, un torrent de lave s'est écoulé à une centaine de kilomètres au S.-O., et, arrivé au bord de la falaise, s'est abîmé en cascade de feu dans la mer ; une pyramide de lave a ainsi formé la pointe de Kalaé. On évalue à 5 milliards de mètres cubes un de ces débordements de lave. Les matières descendent directement à la mer et les habitants des villes voisines n'en sont nullement gênés ; ils n'en entendent même pas le bruit. Peu de volcans sont aussi abondants et aussi inoffensifs tout à la fois.

COTOPAXI

Les volcans de la grande chaîne d'Amérique n'ont pas eu, au moins depuis la découverte de ce continent, d'aussi dangereuses éruptions que leurs congénères des autres parties du monde. Beaucoup fument continuellement, mais leurs manifestations sont connues et leur champ d'action à peu près limité. Il y a cependant des exceptions. Au Mexique, le Jorullo s'est formé brusquement émergeant au milieu d'une plaine ; le Popocatepletl a eu des accès violents.

Dans l'Amérique du Sud, sur la longue chaîne des Andes, les érup-

Digitized by Google

tions ont été assez régulières. Il en est une cependant qui mérite d'être signalée par sa force et sa violence, c'est celle du Cotopaxi, en 1877, dans la république de l'Équateur.

Le Cotopaxi, qui dépasse 5.900 mètres, est, après le Chimborazo, le plus haut sommet des Andes septentrionales. Ce volcan a toujours été en activité et au moment de la conquête par les Espagnols la superstition indienne en faisait le complice des envahisseurs. Les torrents de boue qu'il lance sont plus dangereux que les explosions. « En 1877, dit Élisée Reclus, le déluge d'eau, de fange, de glaçons, de rochers descendit sur la plaine avec la vitesse de plus d'un kilomètre à la minute, rasant tous les obstacles, ponts et habitations humaines, qui se trouvaient sur son passage. Le flot de crue atteignit la mer dans la journée même de l'éruption : la rapidité du courant, dans cette coulière de 450 kilomètres, fut de 27 kilomètres par heure. La catastrophe avait été annoncée la veille par une énorme colonne de cendres noires que la montagne hurlante projeta dans l'espace à 6.000 mètres au-dessus du cratère et qui se reploya sous le vent d'est vers le Pacifique jusqu'à une grande distance au large : de Guyaquil à Panama les bateaux à vapeur furent enveloppés soudain dans la nuit produite par le nuage de poussière. »

Une des conséquences de cette éruption fut de voir des blocs de glace transportés à 50 kilomètres de distance dans la plaine de Latacunga où ils n'avaient pas encore fondu plusieurs mois après.

Lorsque l'éruption des cendres fut terminée, on put voir pendant un instant le bouillonnement des lueurs rouges débordant du cratère et fondant neiges et glaces pour les transformer subitement en avalanches de boue.

Le Cotopaxi a été gravi plusieurs fois depuis l'ascension de Reiss en 1872, notamment par Whymper.

Il faudrait un volume pour narrer les éruptions des grands volcans. Les quelques exemples ci-dessus permettent du moins de connaître les principales dans leurs expressions les plus vives et les plus variées.

J. Servigny.

Digitized by Google

LA MARTINIQUE

Quelques notes sommaires sont de circonstance sur la Martinique, si éprouvée par une catastrophe qui a un immense retentissement et que l'on ressent vivement dans la métropole.

C'est en 1493 qu'elle fut découverte par Christophe Colomb le jour de la Saint-Martin, d'où son nom; mais aucun établissement n'y fut alors fondé. Ce ne fut qu'en 1635, au mois de juin que deux Français, de l'Olive et du Plessis en prirent possession; mais devant l'hostilité des Caraïbes, ils en repartirent quelques jours après. La même année au mois de juillet d'Esnambuc, capitaine général de Saint-Christophe, débarqua dans l'île et jeta les premiers fondements de Saint-Pierre. La guerre éclata bientôt avec les Caraïbes, guerre qui ne se termina que par la destruction ou l'expulsion de ces Indiens. Après avoir appartenu à diverses compagnies, la Martinique devint colonie de la couronne en 1674.

Peu après l'établissement des premiers colons et des travailleurs engagés en Europe, on avait amené des noirs de la Côte d'Afrique au moyen de la traite. Leur présence était nécessaire pour les travaux de culture sous ce climat tropical, la main-d'œuvre indienne ayant à peu près totalement disparu. En 1748 on compta 58,000 noirs esclaves de tout âge.

Longue à prendre son essor à la fin du XVIIe siècle la Martinique se rattrapa au début du XVIIIe. A la culture du tabac et du coton, vinrent bientôt s'ajouter celles de la canne à sucre, du caféier, du cacaoyer, etc. Le commerce se développa en même temps que l'agriculture et la Martinique, devenue le chef-lieu des Antilles françaises, fut aussi le centre commercial où les îles voisines venaient acquérir les produits de la métropole.

Les guerres avec l'Angleterre arrêtèrent ce développement. La Martinique, qui avait repoussé une attaque des Hollandais en 1674, tomba aux mains des Anglais en 1762, mais nous fut restituée en 1763. Sous Louis XVI, la colonie put jouir d'une bonne période de tranquillité. Survint la Révolution, qui causa aux colonies plus de bouleversement encore qu'en France. L'abolition de l'esclavage, l'attribution des droits politiques aux noirs et par suite l'asservissement des blancs amenèrent

Digitized by Google

la guerre civile, que suivit de près l'invasion britannique. Malgré la vigoureuse résistance du général de Rochambeau, fils du maréchal héros de la guerre d'indépendance des États-Unis, l'île retomba aux mains des Anglais (1794) qui ne la restituèrent que huit ans après, à la paix d'Amiens. En 1809, ils s'en emparèrent encore une fois et ne la rendirent définitivement qu'en 1815.

Après cette période de guerres, la Martinique respira, mais ne retrouva pas son ancienne prospérité. L'esclavage avait été maintenu et des troubles graves éclatèrent à plusieurs reprises. Les noirs, qui étaient 80.000 contre 10.000 blancs et 11.000 mulâtres, firent plus d'un appel à la force. Le 27 avril 1848, la proclamation de l'abolition de l'esclavage donna la liberté aux noirs ; mais elle ruina du coup les blancs, les noirs, devenus électeurs, jugeant indignes d'eux de travailler. Les colons, cherchant à se retourner, eurent la bonne fortune d'introduire dans l'île des travailleurs hindous. Plus de 30.000 furent ainsi amenés. La prospérité semblait revenue, lorsqu'en 1888, l'Angleterre, heureuse de jouer un mauvais tour à la France, interdit tout à coup l'émigration des Hindous, qui n'a jamais repris. Aussi la Martinique n'a-t-elle cessé depuis lors de décliner.

La Martinique a été la patrie de valeureux capitaines et corsaires qui se distinguèrent dans les guerres maritimes. Elle a donné le jour au général Alexandre de Beauharnais et à l'impératrice Joséphine.

Située entre les îles anglaises de la Dominique, au nord, et de Ste-Lucie, au sud, la Martinique, qui fait partie des Iles sous le Vent, a 70 kilomètres de longueur sur 30 de largeur. Sa superficie est de 987 kil. car., soit deux fois le département de la Seine. Les côtes sont très découpées, offrant aux navires de nombreux abris, dont le principal est Fort de France avec sa belle rade qui a servi tant de fois de point d'appui à nos navires de guerre et d'objectif à conquérir aux Anglais. Les petites rivières sont nombreuses; on n'en compte pas moins de 70. Le sud de l'île renferme de belles plaines, mais tout le reste est couvert de hauteurs escarpées et boisées. Les montagnes les plus élevées et de forme conique portent le nom de *pitons*; celles moins hautes et aux pentes douces sont des *mornes*.

La plus haute cime, la montagne Pélée, a 1.350 mètres ; le piton du Carbet, qui vient après, en a 1.207.

Le climat est chaud et malsain dans quelques parties de l'île. Le

Digitized by Google

thermomètre s'élève facilement à 32° et ne descend guère plus bas que 20° ; mais grâce aux vents alisés la température est supportable.

La capitale est Fort de France, souvent éprouvée par les cyclones et tremblements de terre. St-Pierre était le centre commercial, plus peuplé et plus actif que Fort de France. Sa principale industrie était la rhummerie ; on comptait 16 de ces établissements dont quelques-uns produisaient jusqu'à 10.000 litres de rhum par jour.

La principale culture de la Martinique est la canne à sucre couvrant une superficie de 13.000 hectares et occupant plus de 1.100 habitations. La culture de la canne est très rémunératrice, mais elle est très aléatoire, et les crises sucrières, variant avec les primes sur le sucre, peuvent amener, par l'avilissement de la marchandise, la ruine de cette entreprise. La culture du cacaoyer introduite dès 1661 dans l'île, où elle avait réussi, fut à peu près détruite par un ouragan en 1727. Depuis lors, elle n'a pas repris son ancienne prospérité. Le caféier prit tout de suite après son introduction (1727) un grand développement. En 1788, sa culture couvrait 6.000 hectares et son produit valait plus de 8 millions de francs. Elle n'a cessé de décroître depuis cette époque et a aujourd'hui presque disparu, ce qui n'empêche pas la vente d'importantes quantités de café avec la marque Martinique.

La population de l'île était en 1901 de 200.000 habitants, ce qui représente environ 200 habitants au kilomètre carré ; toute la population est groupée dans les plaines et sur les côtes, ce qui élève encore sensiblement sa densité. Les créoles étaient évalués à une douzaine de mille, les mulâtres un peu plus ; tout le reste était de race nègre.

La question de races qui existe à l'état aigu, est une cause de discordes dans la colonie. Depuis que les noirs ont été, non seulement affranchis, mais encore faits électeurs (le suffrage universel leur ayant été octroyé en 1870 avec députés au Parlement), leur tyrannie n'a fait que croître avec leur arrogance. Les créoles sont tout au plus supportés et les fonctionnaires venus d'Europe sont considérés comme des gêneurs.

« Les vrais blancs, dit une correspondance adressée à la *Revue Française*, sont si rares que cela devient une curiosité. Par contre on voit toute la gamme des nuances, du bel ébène au blanc crème, des mélangés. Il faut être très fort pour reconnaître chez ces derniers la trace du sang noir. Les anciens créoles ont généralement quitté le pays

Digitized by Google

pour rentrer en France ou aller aux États-Unis essayer de refaire leur fortune. Depuis que l'on a donné aux noirs tous les droits du citoyen, ils ont surtout apprécié celui de ne plus travailler et ils en profitent largement. Il devient très difficile de trouver des travailleurs et, quand on en a, ils se mettent en grève, eux aussi. Il faut bien faire comme en France ! »

Toutes les mesures arbitraires possibles sont imaginées pour amener la ruine des blancs. « Tantôt, dit M. F. Mury, dans la *Revue Bleue*, ce sont des droits locaux excessifs ou iniques dont on frappe les produits de grande culture, tantôt des provocations directes, des insinuations perfides que l'on dirige contre les planteurs. Ils ont embauché avec mille peines des ouvriers pour lever leur récolte. Subitement ceux-ci abandonnent les plantations sans pouvoir même invoquer un prétexte; et ils s'en vont, sans pitié, pour les désespoirs des colons dont la récolte est perdue. A la Martinique, l'impôt est réparti de telle façon qu'il ne frappe aucun des produits indigènes de consommation. Le noir échappe ainsi à ses charges, tandis que les planteurs et usiniers en supportent tout le poids. L'édifice économique repose entièrement sur ces derniers. Ils alimentent le commerce et cependant on les désigne à tout propos comme les ennemis du pays; on leur déclare la guerre et leur ruine est un des premiers articles des programmes politiques. »

Les calamités suscitées par les éléments ont fait de la Martinique une de nos colonies les plus éprouvées depuis deux siècles ; tremblements de terre, éruptions volcaniques, cyclones, raz de marée, incendies, ont fondu tour à tour sur la malheureuse île. Les tremblements de terre surtout ont eu une violence peu ordinaire. Celui de 1657 se fait le premier remarquer par sa force destructive. Ceux de 1747, 1753, 1756. 1766, ce dernier surtout, sont particulièrement violents. La série continue en 1776, 1779, 1780, 1788, puis en 1813, 1817, 1828, 1838, 1839, 1843. Celui de 1839 dévaste totalement Fort de France (alors Fort Royal) ; sur 800 maisons, 400 sont détruites. Le 5 août 1851 la montagne Pelée entre en éruption et couvre St-Pierre de cendres. Ce fut sa dernière manifestation avant la catastrophe du 8 mai 1902. En 1890, Fort de France eut à supporter un terrible incendie et en 1891 un cyclone.

On voit par cette énumération à quel point a été frappée en maintes circonstances notre malheureuse colonie. CHANEL.

Digitized by Google

SOUVENIR A SAINT-PIERRE-MARTINIQUE

Qu'il soit permis à un des derniers voyageurs qui ait, tout récemment encore, séjourné à la Martinique et à Saint-Pierre en particulier. de rappeler ce qu'était cette florissante cité, aujourd'hui complètement anéantie. et de dire quelques mots de cette vieille colonie française de la Martinique.

C'était, en effet, au retour d'un long voyage consacré plus particulièrement à la visite des nombreuses et belles îles que possède la France dans les immensités de l'Océan Pacifique, que l'idée nous est venue d'aller voir ce que devenaient nos vieilles colonies de l'Océan Atlantique, la Guyane et les Antilles, par lesquelles nous fermions le vaste circulaire que nous avions mis une année à décrire autour de notre planète.

Les lecteurs connaissent trop la géographie de l'île martiniquaise pour qu'il soit besoin d'insister, néanmoins nous nous permettrons de rappeler que c'est sa situation géographique et sa configuration pittoresque avec tous les avantages en découlant, qui lui ont valu le surnom de « l'perle des Antilles ». D'origine volcanique, comme ses voisines, au reste, elle est donc d'aspect montagneux avec son sol tourmenté, raviné par des échancrures au fond desquelles coulent des torrents plutôt que rivières. Des sommets la couronnent comme le Morne ou Mont Pelé, le terrible volcan sur les flancs duquel nous grimpions, insouciants, il y a quelques semaines.

La fertilité et la richesse de la Martinique sont proverbiales. et il n'est pas besoin de remémorer que le produit de ses terres fut la source de bien des fortunes. Mais, aujourd'hui, hélas, les temps sont changés, et, en effet, pour ruiner l'île, il ne semblait pas qu'il y eût besoin du terrible cataclysme qui vient de la convulsionner et d'anéantir une ville tout entière, la première de l'île, avec la presque totalité de ses habitants, laquelle pouvait, avec sa population flottante, être évaluée de 25.000 à 30.000 âmes. Car la situation économique était critique, la mévente des sucres, des tafias et rhums, prenait un caractère inquiétant, bien fait pour alarmer les plus confiants. Pendant notre séjour dans la ville, nous avons été le confident de bien des négociants qui ne dissimulaient pas leurs angoisses au sujet de l'écoulement, difficile, des principaux produits de la colonie. Ils paraissaient surtout vouloir s'en

Digitized by Google

prendre, et peut-être non sans raison, aux falsificateurs de ce produit alcoolique de la canne à sucre (le rhum) dont la consommation en France est de dix fois supérieure à ce que peut donner la Martinique. La crise était donc aiguë et elle l'est encore chez sa voisine, à la Guadeloupe, lorsque sont venus à disparaître subitement ces vastes entrepôts de rhums et tafias, qui, accumulés en abondance, ont peut-être bien aidé à l'œuvre de destruction.

Nous ne voulons pas aborder ici les questions économiques touchant ce coin, si éprouvé, de terre exotique française; néanmoins, il n'échappera à personne que la situation est grave, très grave même, si l'on songe que tout le commerce de l'île passait par Saint-Pierre. C'était là que les insulaires venaient de préférence vendre leurs produits, c'était là qu'ils venaient se ravitailler de toutes les marchandises courantes, qu'elles vinssent d'Europe ou d'Amérique. Au résumé cette ville était le grand marché, l'entrepôt général de l'île, desservant une population de plus de deux cent mille âmes. Du reste les transactions commerciales s'élevaient à un nombre respectable de millions. A Saint-Pierre se centralisaient aussi les opérations financières, si bien qu'on va vite sentir la privation d'une marchandise singulière, mais indispensable... l'argent! Tout cela prouve l'immensité de la catastrophe, beaucoup plus grave, à différents points de vue, que toutes celles de même nature, même plus considérables, qui l'ont précédée dans la suite des siècles.

Sans faire d'histoire, on peut rappeler que c'est à un hardi et aventureux Français, d'Esnambuc, qu'il convient de faire remonter l'origine de la ville aujourd'hui anéantie. Il débarqua, en effet, venant de la Guadeloupe, à l'embouchure de la torrentueuse rivière de la Roxelane, en l'année 1635. Gêné par le voisinage des habitants autochtones, aujourd'hui disparus, les Caraïbes, il dut même se fortifier. La ville, à l'étroit à l'entrée de la gorge pittoresque que suit le torrent, devait s'étendre au bord de la mer et s'allonger sur le littoral, acculée qu'elle était aux soubassements des contreforts des montagnes; c'est de la sorte que sa longueur s'accrut au point de mesurer plusieurs kilomètres.

On a, et à juste raison, vanté le charme plaisant de cet aspect extérieur qu'offrait Saint-Pierre soit de la rade, soit des hautes falaises qui la dominaient et par endroits l'encerclaient; on se souvient en effet, des curieuses vues plongeantes dont on jouissait de ces observatoires,

Digitized by Google

sur l'intérieur de la ville étalée à ses pieds, tel un plan en relief. Mais du large, de la baie, la vue était plus imposante: elle apparaissait avec sa ligne de constructions aux teintes claires, que dominaient quelques sommets d'édifices, dômes et clochers, comme blottie à l'abri des verdoyantes collines ou falaises au-dessus desquelles les champs de cannes à sucre étalaient leurs notes plus claires. Au premier plan, des navires de commerce alignés en cercle ouvert se coudoyaient parfois par douzaines, porteurs de pavillons de diverses nationalités, français cela va sans dire, américains, ce qui s'explique encore, puis italiens et autres encore. Plusieurs fois par mois, c'était aussi quelque paquebot courrier postal qui venait mouiller sur rade, car Saint-Pierre était desservi par des lignes de navigation française et anglaise.

La ville était divisée en divers quartiers, tels: celui dit du Mouillage, le principal point commerçant; celui du Fort, près la rivière Roxelane, et plus loin, comme une sorte de faubourg, le Fonds-Coré, sur la route du Prêcheur, ce pauvre bourg distant d'une lieue et demie environ, qui paraît ne pas avoir été épargné, comme le village voisin de pêcheurs dit Sainte-Philomène.

Si le lecteur avait été mon compagnon et avait débarqué avec moi à un des appontements qui garnissaient le quai, il aurait eu, comme moi, la sensation d'une activité fiévreuse, à voir cette foule animée, grouillante, à voir ces magasins, ces entrepôts, ces boutiques, ces officines de toutes natures. La plupart des maisons garnissant ces rues étroites. parallèles à la mer ou perpendiculaires et y aboutissant parfois en pentes rapides ou en escaliers, étaient en pierre, au nombre de sept mille, dit-on; rares relativement étaient celles en bois; souvent elles étaient revêtues d'une couche de peinture, comme dans les villes espagnoles entre autres, et le jaune rouge plus ou moins safrané dominait; cet usage égayait les yeux et atténuait la crudité des éclats éblouissants d'un soleil par trop ardent... du moins pour nous.

Ce qui était curieux à observer pour le nouveau débarqué, c'était le cosmopolitisme des échantillons des races qui se coudoyaient. En effet, à côté de quelques milliers de gens blancs, métropolitains ou insulaires, créoles, il y avait une variété d'individus très pittoresque à observer; c'étaient des représentants de métissage de toutes espèces; des mulâtres d'abord, qui se distinguent par divers signes extérieurs, la coloration de peau, les cheveux et d'autres indices, puis des métis à diffé-

Digitized by Google

rents degrés, pour arriver jusqu'au véritable nègre africain, encore bien caractérisé, et qu'il ne faut pas confondre avec l'indien aux traits fins et réguliers. On comprend sans peine que ces promiscuités aient donné naissance à des types spéciaux fort curieux.

Parmi l'élément féminin, on rencontrait des spécimens variés plus ou moins mélangés de sang, mais la caractéristique locale était bien ce qu'on appelle la quarteronne avec ses lignes fines, ses yeux expressifs qui brillent sur une figure plutôt ronde au teint mat, réchauffé d'une légère patine mordorée. Généralement bien prise, sa taille souple n'est pas raidie par l'usage du corset, habituée comme elle l'est à ne porter que cette robe flottante qu'elle laisse négligemment traîner, ou qu'elle relève parfois non sans grâce. On connaît cette coiffure qui lui sied à merveille, ce madras aux voyantes couleurs, qu'accompagne souvent un petit fichu posé sur les épaules. C'est ainsi qu'elle s'en va, insouciante, frivole, comme on l'est généralement aux pays du soleil. A côté d'elle se remarquait l'indienne aux traits réguliers, à la démarche noble, mais rarement de pure race, il convient d'ajouter. Je ne parle naturellement pas de la créole, cette charmante fille d'Ève qui a un caractère spécial, avec son allure fière que mitige une nonchalance peut-être un peu lascive.

Débarqué sur la place Bertin, au pied du petit phare devant lequel une modeste fontaine publique voyait le rebord de ses vasques souvent encombré de travailleurs au repos ou de flâneurs, on avait, à droite, la Chambre de Commerce, puis à gauche une promenade plantée où il nous souvient avoir été plus d'une fois chercher un peu de fraîcheur le soir, à la nuit, car Saint-Pierre était une ville chaude, surchauffée par un soleil qui dardait sur elle ses rayons par trop caressants, orientée comme elle l'était vers le sud-ouest. A l'autre extrémité, la modeste construction à balcon était la douane. Sur le côté c'était une suite de magasins, de boutiques... un café portant le nom de Casino et où Martiniquais et Martiniquaises s'adonnaient à des danses plus ou moins échevelées. Tout proche de là se dressaient : le modeste hôtel qui nous abrita, le cercle dit de l'Hermine, où il nous souvient d'avoir été si cordialement reçu, la mairie, avec sa cour plantée; un peu plus loin, appuyé à la montagne, le modeste hôpital...

A travers la ville, c'étaient la Banque, le palais de justice, le lycée, l'évêché, le théâtre, avec sa façade classique, qui ouvrait rarement ses

Digitized by Google

portes. Les édifices publics se complétaient par les églises, comme celle du Fort avec sa coupole et la cathédrale avec ses deux tours fuselées. Le marché, belle construction moderne en fer, se dressait au delà de la Roxelane, que franchissait un petit pont d'une solidité des plus douteuses. Très pittoresque, le lit de cette rivière torrentueuse, où les blanchisseuses venaient laver et faire sécher leur linge sur les pierres, comme dans le Paillon à Nice. En en remontant le cours, on trouvait la promenade de la Savane, où se faisait entendre la musique et plus haut le joli jardin des plantes caché dans un pittoresque ravin qu'égayait un ruisselet tombant en cascade. Ce coin sombre et solitaire, à l'abri de la grande lumière grâce à son exubérante végétation, était bien fait pour la rêverie mélancolique. C'était par là que grimpait la jolie route montant au Morne-Rouge, et égrenant le long de son tracé une série d'habitations de campagne entourées de leurs jardins et de leurs champs de cannes à sucre, qui toutes, hélas, ont aussi disparu probablement.

Sans quitter la ville, rappelons, comme il a déjà été dit, qu'elle renfermait des usines dites: rhummeries. Certaines étaient fort importantes, comme nous avons pu nous en rendre compte par nous-même, et leur visite nous a vivement intéressé, dotées comme elles l'étaient d'un outillage perfectionné tout moderne. Il fallait voir ces alambics merveilleusement installés et entretenus. Et malgré l'aspect rassurant de ces industries, elles souffraient de l'avilissement des prix de vente de leurs produits. Une autre industrie fort bien outillée, c'était la tonnellerie modèle mécanique au Fonds-Coré ; elle débitait plus de deux cents barriques par jour. Enfin, il n'était pas jusqu'à un petit tramway, faisant ses affaires, qui ne prouvât l'activité de cette cité dont le cercle d'affaires paraissait vouloir s'élargir chaque année.

Et dire que tout cela n'est plus que ruines fumantes, sous lesquelles gisent des milliers de cadavres méconnaissables...

Déplacera-t-on la ville ? C'est la question qui a déjà été soulevée.

Il est plus que probable qu'elle renaîtra en tout ou partie de ses cendres et que se réédifiera une ville sur les ruines de la précédente ; ce n'est pas la première fois que le fait se produira, comme on le sait. Et cependant, qu'il soit permis d'émettre une opinion personnelle: cela ne devrait et n'aurait pas dû être. La grande cité martiniquaise aurait du être Fort-de-France, la capitale administrative ; elle est bien placée, en effet, sur une baie superbe, dans laquelle les navires peuvent venir

Digitized by Google

mouiller tout proche de terre et même accoster, comme dans le bassin naturel situé à l'abri du fort Saint-Louis. De plus, la ville aurait eu plus de place pour s'étendre et aurait pu facilement s'allonger dans la direction de Lamentin. Souhaitons donc que la catastrophe puisse servir à quelque chose, et que Fort-de-France bénéficie du malheur irréparable de sa voisine. Que quelques commerçants influents s'y installent et il n'y a pas de raison pour que le commerce de l'île ne remplace Saint-Pierre par Fort-de-France, comme centre plus rationnel des affaires.

Souhaitons aussi meilleure prospérité, d'une façon générale, à cette île si féconde. Espérons que le développement de certaines cultures, comme le cacao et le café, aboutira à lui procurer des ressources que semble vouloir lui refuser le produit de la canne à sucre. Enfin, soyons pleins de sollicitude pour ces pauvres éprouvés et faisons en sorte qu'ils ne prennent pas en trop grande considération les bienfaits dont s'empressent de les combler les Américains, dont la débordante charité n'est pas sans répondre à des visées politiques mal dissimulées.

Eugène GALLOIS.

CÔTE D'IVOIRE

OPÉRATIONS MILITAIRES AU BAOULÉ

Les opérations qui ont eu lieu dernièrement au Baoulé, et nous ont coûté quelques pertes sensibles, sont la suite d'une campagne entreprise depuis plusieurs années dans cette région de la forêt tropicale, d'un accès particulièrement difficile. Avant d'en faire l'exposé, il est utile de faire l'historique de cette campagne, dont nous trouvons une excellente relation dans l'*Almanach du Marsouin* de Ned Noll.

Le Baoulé est mentionné pour la première fois dans l'histoire coloniale, par le capitaine Marchand, en 1894. C'est lui qui dressa presque entièrement la carte du Baoulé, et son action, si l'on en excepte la prise de Tiassalé, fut tout à fait pacifique.

Au point de vue géographique, le Baoulé, qui se trouve situé dans l'hinterland de la Côte d'Ivoire, forme un triangle dont les côtés sont compris entre le 8e parallèle, la rivière Bandama et son affluent le Nzi

Digitized by Google

Les conquérants du pays sont des Achantis, et la langue parlée au Baoulé ressemble beaucoup à celle qui est en usage à Coumassie. La population a été évaluée de 600.000 à 1 million d'habitants.

Lorsque la colonne Monteil traversa le Baoulé, en vue de gagner Kong, elle eut à lutter contre la plupart des tribus du pays, et fut obligée d'échelonner ses forces en postes et en escortes de convois Après son rappel, un certain nombre de postes furent démantelés, et le pays confié à des administrateurs civils, qui, de 1895 à 1899, furent MM. Nebout, Pobéguin et Delafosse. A force de patience et d'adresse, ils purent se faire accepter par les habitants, en intervenant surtout comme médiateurs dans les discussions entre tribus.

En août 1898 fut effectuée la jonction du Soudan avec la Côte d'Ivoire par une ligne ininterrompue de postes. La fondation de l'un d'eux, dans le nord du Baoulé, nous créa des difficultés avec les indigènes, à l'occasion de l'évasion de captifs et de l'emploi de corvées. La méfiance des chefs et leur mécontentement aboutirent à une insurrection ouverte à la fin de 1898, et à l'attaque du poste de Bouaké (29 décembre). Mais la façon dont furent reçus les 3.000 assaillants les découragea de toute nouvelle attaque et amena bientôt la soumission des tribus voisines.

Cette soumission dura peu. Dans le courant de 1899, le chef Kouadiou Okou, du village de Lomo, au sud de Toumodi, se déclara en état de guerre avec les blancs. L'administrateur, qui se trouvait isolé avec 12 miliciens demanda du secours et fut rejoint peu après par M. Seigland, commis des affaires indigènes de Kouadio-Kofi, qui ne put lui amener que 6 milliciens. Heureusement, le village de Toumodi resta fidèle, et l'on put attendre des renforts. Huit jours après, 45 tirailleurs soudanais arrivaient de Bouaké, avec le capitaine Lemagnen. Celui-ci prit hardiment l'offensive, enleva et détruisit le village de Lomo, et délivra le petit poste d'Ousso, où étaient bloqués 4 miliciens. Au commencement d'octobre arrivaient par la Côte d'Ivoire des miliciens et des tirailleurs sénégalais. Ces renforts permirent de poursuivre les opérations. Le village d'Aoudo fut enlevé d'assaut, et le chef, Kouadiou Okou fut refoulé sur la rive gauche du Bandama; mais la saison des hautes herbes rendant les surprises faciles, nous coûta quelques pertes, au nombre desquelles il faut compter M. Seigland, mortellement blessé.

Digitized by Google

Au commencement de 1900, la route de Bouaké à Tiassalé était tranquille, mais à l'est et à l'ouest de cette route notre autorité n'était pas reconnue. Le c^t Donnat, qui avait succédé au c^t Desbuisson, ayant reçu 2 compagnies de tirailleurs soudanais, et 1 de sénégalais, put étendre son rayon d'action vers le nord. C'est alors que le Baoulé passa de l'administration civile, peu appropriée à cette région, sous l'autorité militaire. Le c^t Donnat divisa le pays en 2 cercles : celui du Baoulé nord, avec son chef-lieu à Kouadiokofi, et celui du Baoulé sud, avec son chef-lieu à Ouossou. Cette division fut ratifiée par un arrêté du gouverneur de la Côte d'Ivoire du 15 septembre 1900.

A l'arrivée du commandant Aymerich, en octobre 1900, la pénurie des vivres étant extrême, il fallut réduire sensiblement la garnison de Bouaké. Les indigènes se montrant de nouveau très remuants, les communications avec ce poste furent interrompues jusqu'à la fin de décembre. En février 1901, les ravitaillements commencèrent à arriver à Bouaké, et bientôt après de nouveaux détachements de tirailleurs sénégalais permirent de reprendre les opérations. Le 10 mars, une compagnie de tirailleurs quittait Bouaké, sous les ordres du commandant Aymerich, et se dirigeait sur Afanékro. Ce point, qui était un centre de résistance, fut enlevé après un vif combat. On y trouva 3 mois de vivres, qui avaient été rassemblés par les indigènes, en vue d'une longue défense. Un poste y fut établi, puis la colonne se dirigea vers le pays des Faafoués, et, après la défaite de ceux-ci, s'établit le 30 mars à Sensenou, où fut fondé un autre poste ; puis elle revint à Bouaké.

Peu après, une vive surexcitation se produisait dans le sud, autour du village de Kokoumbo, centre important à cause de l'exode permanent des Baoulés, qui viennent y travailler aux mines d'or,

C'est à ce moment que le général Combes arrivait au Baoulé avec le c^t Colonna d'Istria. Son plan d'opérations avait pour but de porter un coup décisif aux Baoulés, en les attaquant dans leurs fourrés et en enlevant le point le plus difficile par ses défenses naturelles et le nombre de ses guerriers : le centre de Kokoumbo. Ce point, une fois conquis, une soumission générale était probable. Le plan était bien conçu et son exécution fut couronnée de succès.

Après avoir construit un poste intermédiaire entre Toumodi et Kokoumbo, afin de servir de point d'appui dans sa marche en avant, une colonne, forte de 3 compagnies de tirailleurs et 10 sous-offi-

Digitized by Google

ciers européens, sous les ordres du cᵗ Colonna d'Istria, se mit en marche sur Kokoumbo. A son approche, les Baoulés brûlèrent les villages, suivant leur coutume. Puis, il fallut s'engager dans le fourré, où la lutte prit un caractère plus difficile. les Baoulés s'étant embusqués dans des trous et protégés par des abatis sur une longueur de plusieurs kilomètres.

La colonne s'avançant dans la forêt, rencontre un Baoulé qui, ne soupçonnant pas sa présence, s'avançait tranquillement; terrifié, il s'arrête sans avoir la force de crier. On s'empare de lui aussitôt. Mais, quelques minutes après, on rencontre un nouvel indigène qui, cette fois, a le temps de donner l'alarme. L'avant-garde se précipite en avant, mais les coups de feu tirés par les défenseurs donnent l'alarme de tous côtés. Alors éclate une fusillade intense, au milieu de la forêt épaisse qui s'emplit de fumée. Plusieurs tirailleurs tombent, et la tête de la colonne commence un mouvement rétrograde. Ce n'est pas sans peine qu'on peut la ramener en avant, et, devant l'intensité du feu, le même mouvement de recul se produit trois fois. Enfin, les tirailleurs sont enlevés par leurs chefs, et amenés jusqu'à l'entrée de Kokoumbo, qui est désert et en flammes.

Cette attaque avait été d'autant plus dure, que tous les tirailleurs étaient convaincus que nous ne pourrions pas nous emparer de Kokoumbo. Les Dioulas l'avaient répété partout. C'est ce qui explique pourquoi les tirailleurs, malgré leur bravoure, avaient fait plusieurs fois demi-tour. Nos pertes n'avaient pas été trop considérables : 3 tués et 16 blessés, dont un est mort depuis. Les Faafouès, comme on l'a appris depuis, auraient eu une centaine de tués, ayant été obligés de quitter leurs abris, par suite de mouvements exécutés par les tirailleurs.

Cette affaire eut, comme on le prévoyait, un retentissement considérable. Le 16 juin, les Faafouès du nord vinrent les premiers faire leur soumission, et, dans les semaines qui suivirent, ce fut le tour successivement des tribus voisines. Le 14 juillet, Kadiou Okou, le chef de la rebellion, faisait sa reddition au capitaine Bastard. Mais les races sont tellement diverses qu'on ne pouvait prévoir la fin de la campagne. Celle-ci s'est continuée par la suite, ainsi qu'il résulte des nouvelles apportées depuis peu par les courriers de la côte occidentale d'Afrique.

Il a fallu, en effet, effectuer de nouvelles opérations dirigées par

Digitized by Google

le c^t Colonna d'Istria contre les tribus des Agbas, des Ouarebos et des Kodés. Ces opérations ont été couronnées de succès. Kouami Dié, descendant de la reine qui amena dans le Baoulé son peuple Achanti, a été tué, le 22 février, à Sakassou, sur les tombes de ses ancêtres, avec un grand nombre de guerriers. Malgré des effectifs réduits à 350 hommes seulement, nos colonnes ont réussi à soumettre la région très peuplée comprise entre le fleuve Bandama et son affluent le Nzi. Nous avons perdu dans ces opérations 3 tués, dont 1 officier, le c^t d'infanterie coloniale Larcon, et une cinquantaine de blessés, parmi lesquels le capitaine Lambert, le l^t Ablard, 1 sergent européen, 1 caporal, et 13 tirailleurs sénégalais. La colonne expéditionnaire s'est disloquée et est rentrée à Toumodi. On peut considérer le Baoulé comme définitivement pacifié, à la suite de cette dernière campagne.

G. V.

ÉTATS-UNIS : LE TRUST DE L'OCÉAN

L'opinion publique vient d'être vivement secouée en Angleterre par la confirmation de la nouvelle, jusqu'alors incertaine, de l'achat par les Américains de plusieurs lignes de navigation britanniques représentant un chiffre respectable de paquebots. Un groupe de banquiers américains, à la tête desquels se trouve M. Pierpont Morgan, a en effet fondé un *trust* ou syndicat à l'effet de concentrer dans les mêmes mains des compagnies de navigation rivales, et de supprimer, en partie du moins, la concurrence en matière de transports maritimes.

On sait que les Américains, gens essentiellement pratiques en affaires, ont depuis un certain nombre d'années fondé une série de trusts s'appliquant aux produits les plus nécessaires de l'industrie ; il suffit de rappeler les trusts de l'acier, du pétrole, du charbon, etc. Après s'être appliquée aux produits, cette tendance au groupement devait naturellement s'étendre aux moyens de transport. Les chemins de fer des États-Unis en subissent les premiers la conséquence. Tandis qu'en France les chemins de fer s'étaient partagé le territoire à exploiter, et que la création des grandes lignes s'était faite suivant un plan arrêté, aux États-Unis, au contraire, les chemins de fer avaient vu le jour au hasard des circonstances, et une multitude de compagnies avaient créé des

Digitized by Google

réseaux enchevêtrés les uns dans les autres, ou se faisant une concurrence souvent ruineuse. C'est un état de choses qui s'est transformé depuis quelques années. Ainsi, tandis que de nombreuses lignes se disputaient autrefois le trafic si important de New-York, la fusion, le rachat ou la faillite ont ramené ces lignes à cinq ou six groupes puissants, bien organisés et comprenant chacun de 20.000 à 30.000 kilomètres de réseaux, sous le contrôle de ces grandes maisons de banque qui portent les noms de Vanderbilt, Gould, Pierpont Morgan, etc.

Ce que celles-ci ont fait pour les transports par terre, elles devaient fatalement être amenées à le réaliser pour les transports par mer. Comment, en effet, laisser à des navires, pour la plupart étrangers, et notamment anglais, le trafic considérable des ports de l'Union? La guerre du Transvaal a d'ailleurs fait sentir aux Américains la nécessité d'avoir une marine marchande nationale. Lorsque les hostilités éclatèrent, les Anglais retirèrent brusquement de leurs lignes transatlantiques un certain nombre de navires pour les affecter au transport de leurs troupes dans le Sud-Afrique. Il en résulta une crise qui obligea les Américains à payer des frêts doubles et triples, et même à renoncer à des envois avantageux par suite du manque de bâtiments. La leçon a servi, et on conçoit aisément la constitution du trust américain de l'Océan, qui, outre le côté financier habituel, a en plus un caractère national qui le fait très bien voir aux États-Unis.

Les premières lignes anglaises qui firent l'objet d'une acquisition américaine furent la *Leyland* et la *Red Star;* quatre autres ont depuis complété ce groupe. Voici quelles sont ces lignes, avec le tonnage qu'elles représentent.

Leyland Line	54	bâtiments.	202.363	tonneaux.
Red Star Line . . .	9	—	28.676	—
Atlantic Line	11	—	58.602	—
American Line . . .	9	—	85.970	—
Dominion Line. . . .	3	—	12.360	—
White Star Line. . .	25	—	213.154	—
TOATL. . .	111	bâtiments.	601.125	tonneaux.

L'accord concernant le trust a été signé le 4 février 1902, mais son texte n'a été publié que le 8 mai. Il en résulte que l'objet de la convention intervenue entre MM. Morgan et Cie, les banquiers et les lignes

Digitized by Google

White Star, *Dominion*, *American et Atlantic*, vendeurs, est l'acquisition, au 31 décembre 1902, ou avant cette date, par une corporation à créer, des actions, propriétés et affaires maritimes des divers vendeurs. L'achat par la corporation part du 1er janvier 1901. Les actions des *White Star* et *Dominion* sont évaluées à dix fois les profits et revenus nets de chaque compagnie en 1900 ; celles de l'*American* et de l'*Atlantic* à 34.158.000 dollars ; celles de la *Leyland* à 11.736.000 dollars. On voit que, au taux élevé de l'achat, les actionnaires actuels réaliseront un joli bénéfice.

Le 1er acte du nouveau groupement a été, dit le *Moniteur officiel du Commerce*, de relever le prix des frets et de l'empêcher de descendre au delà d'un certain cours. Les compagnies concurrentes ont d'ailleurs adopté la même mesure. Puis, en vertu d'un nouvel accord, le prix de transport des passagers de 3e classe, d'Europe en Amérique, a été également augmenté. Une entente est survenue aussi pour les passagers de cabine, Des mesures analogues seront encore prises afin de rendre les traversées plus rémunératrices pour toutes les lignes, mais aussi plus dispendieuses pour les passagers et commerçants, qui verront les tarifs se relever contre eux.

Des accords seraient aussi intervenus avec des compagnies allemandes. Celles-ci auraient pris l'engagement de ne pas augmenter leurs escales sur la côte anglaise de la Manche et de ne pas détourner des voies anglaises les émigrants scandinaves. Par contre, elles auraient obtenu la promesse de ne pas être troublées pour leurs lignes de la Méditerranée. Au point de vue financier, les Américains auraient pris l'engagement de ne pas acquérir les actions des compagnies ayant souscrit à l'arrangement.

Désormais, il faudra donc compter avec un nouveau facteur, qui sera la marine américaine. Celle-ci recevra certainement la préférence pour le transport des produits des États-Unis, et, de toutes les marines européennes, la plus atteinte sera sans conteste celle de l'Angleterre.

La création du trust de l'Océan a provoqué de la part du *Yacht*, dont on connaît la compétence en matière de questions maritimes, de fort judicieuses réflexions sur l'évolution qui se produit aux États-Unis. Nous croyons intéressant de les reproduire ci-desssous.

« M. Pierpont Morgan, le banquier de New-York, bien connu, occupe décidément une place de plus en plus grande dans le monde

Digitized by Google

maritime. Le voilà. quelques mois à peine après y avoir fait son entrée par l'achat de la Leyland Line, qui tend déjà à en devenir le régulateur suprême, tout au moins en ce qui regarde l'intercourse entre l'Europe et les États-Unis. Nos lecteurs savent combien l'opinion publique vient d'être émue en Angleterre par la nouvelle qu'un syndicat américain, à la tête duquel agit le financier que nous venons de nommer, a englobé plusieurs compagnies anglaises dans une association ou « trust » devant détenir sous peu le monopole plus ou moins exclusif des transports transatlantiques, Nos voisins d'Outre-Manche ont cru voir dans cette création nouvelle, non seulement une déchéance maritime et commerciale, en ce qui les concerne, mais aussi un danger en cas de guerre, par suite de l'amoindrissement de leurs moyens d'action, si leurs plus puissants ou plus rapides paquebots passaient sous pavilon étranger.

Nous craignons bien pour eux qu'ils n'aient raison touchant le premier point. Il semble bien, en effet, lorsqu'on considère sous un aspect général l'évolution actuelle de l'industrie et du commerce, que les facteurs qui pendant près d'un siècle ont favorisé la Grande Bretagne soient en train de faire place à de nouveaux éléments. On peut dire que le règne industriel de la vapeur a été celui de la suprématie commerciale de l'Angleterre et maintenant il semble que ce mode de production de la force motrice menacé par ses concurrents nouveaux soit sur le point de toucher à son déclin.

Au point de vue commercial, les modifications ont été plus profondes encore, le déplacement et l'élargissement des marchés ont été immenses et, au lieu du tout commercial qu'elle étail il y a 50 ans encore, la vieille Europe n'est plus qu'une fraction amoindrie dans les échanges du globe.

D'autre part, le système protectionniste pratiqué par les Américains les a énormément enrichis et a développé leur industrie d'une manière formidable. Or, plus la production augmente et plus les prix de revient s'abaissent et rendent possibles les compétitions sur les marchés éloignés; les États-Unis, favorisés, d'ailleurs, par la nature tant comme matières premières que comme position géographique, après avoir conquis entièrement leurs marchés intérieurs se voient donc maintenant capables et sont même obligés, sous peine de crise intense de déverser leur trop plein industriel sur l'étranger.

Digitized by Google

Jusqu'à ces dernières années, cependant, ils n'avaient pas cherché à recouvrer leur brillant état maritime d'avant 1865, alors que leur marine marchande rivalisait avec celle de l'Angleterre, mais depuis quelque temps, les capitaux américains, en quête de débouchés, s'intéressent à toutes les entreprises maritimes et y cherchent un nouvel emploi rémunérateur.

En entrant dans cette voie, M. Pierpont Morgan et les capitalistes qui le suivent font preuve de logique. Maîtres déjà de la production métallurgique américaine, affiliés ou alliés à tous les grands syndicats de production, de leur pays, pouvant réglementer, à leur gré, les tarifs des voies ferrées américaines, un seul anneau manque à la chaîne qu'ils destinent à l'Europe, et c'est de pouvoir dominer le taux des frets. Disposant de capitaux illimités, qui leur permettent de braver toute concurrence, le jour où ils pourront amener leurs produits depuis le lieu d'origine jusqu'à un port d'Europe, à des prix de transport fixés par eux, ils seront maitres des marchés du vieux monde.

Cependant un point restait obscur et ne s'expliquait qu'imparfaitement dans les manœuvres hardies de M. Pierpont Morgan. On pouvait se demander pourquoi, au lieu de fonder une ligne de vapeurs à lui, il avait préféré acheter à grands frais les actions de compagnies déjà existantes, qui, jusque-là avaient, il est vrai, donné des dividendes rémunérateurs, mais qui ne seraient certainement plus un placement avantageux une fois le capital majoré par le prix d'achat. L'affaire dans ces conditions cessait d être bonne, et la conception commerciale semblait défectueuse. Tout s'explique maintenant par la formation du trust qui suit de si près l'achat en question. M. Morgan a simplement voulu appliquer l'adage anglais « time is money » en frappant vite et fort. Il a estimé que le temps passé à fonder une ligne maritime lui deviendrait une trop coûteuse économie par suite des délais inévitables. L'achat très cher de la Leyland Line n'apparaît plus que comme un simple moyen de coercition. Une fois possesseur d'un tonnage considérable, il a mis les concurrents déjà intimidés par sa réputation et par les milliards qu'il représente en demeure de se joindre à lui ou de subir une guerre de tarifs qu'ils ne se sentaient pas capable de soutenir en ce moment.

Du reste, ce groupement, sous l'égide du banquier américain semble plus avantageu pour les intérêts en cause que la concurrence engagée

Digitized by Google

depuis plusieurs années et qui épuisait les diverses compagnies. Celles-ci l'ont tout de suite compris et ont vu là un avantage pouvant compenser la perte de leur individualité.

L'alarme répandue dans le public anglais, paraît par contre, au point de vue politique, tout au moins prématurée. Il est fort probable que, M. Pierpont Morgan laissera le pavillon britannique flotter à la poupe de ses vapeurs.

D'abord, on ne voit pas bien ce qu'il gagnerait pécuniairement à lui substituer le pavillon étoilé dans l'état actuel (sans compter qu'il faudrait d'abord que cela fût autorisé par un acte spécial du Congrès) tandis qu'il est, au contraire, de son intérêt d'émouvoir le moins possible les gouvernements relativement à ses conceptions actuelles et futures. L'entrée dans la combinaison. bien que dans une certaine mesure seulement, des deux grandes compagnies allemandes, est signignificatif à cet égard. Jamais un souverain aussi vigilant que l'est Guillaume II pour les intérêts de sa marine et aussi jaloux des progrès et des succès de sa flotte de commerce et surtout de ses paquebots ultra rapides (qui sont au fond son œuvre parce qu'ils répondent à un but politique) n'eût toléré que ces derniers arborassent un autre pavillon que le sien. On peut être assuré que l'accord entre M. P. Morgan et les Allemands est purement commercial et respecte l'autonomie de ceux-ci.

Il en est de même en ce qui concerne les compagnies anglaises, du moins pour le moment, et à un degré moindre; car dans l'avenir il se produira, croyons-nous, fatalement, une tendance dans le sens américain.

Les influences qui jusqu'ici ont empêché n'aboutir complètement les mesures destinées à rendre au pavillon américain sa prépondérance d'autrefois et dont certaines semblent factices et quelque peu mystérieuses, ne prévaudront pas toujours; il ne faut pas non plus oublier que le Président Roosevelt a déclaré que les « flottes marchandes des États-Unis devaient être rendues à l'Océan » et qu'il est homme à y tenir la main. »

Digitized by Google

LES PEINTRES ÉTRANGERS AU SALON

Bien qu'en cette année 1902 le nombre des toiles exposées ait quelque peu décru (on n'en compte que 1580 à la Société des Artistes français), le nombre en est encore très élevé, bien plus que la valeur. Les tableaux de maîtres sont de plus en plus rares, et la majorité n'atteint qu'une honnête médiocrité. Comme les années précédentes, passons en revue les œuvres des peintres étrangers des deux Salons.

M. Lybaert, de Gand, symbolise bien la *Fragilité de la vie*, en représentant une femme qui, le grand livre à la main, souffle sur ces graines légères, qui s'envolent à la moindre brise. C'est d'une exécution bien réussie.

M. R. Mols, d'Anvers, expose une des nombreuses toiles que, chaque année, les artistes consacrent à représenter un coin de Venise. Son *Grand Canal* n'est pas pris sous son plus beau côté, mais il est rendu avec netteté.

Le *Thé après le bal*, de M. Sarkis Diranian, nous représente, en habits rouges et en toilettes décolletées, une petite scène d'intérieur bien éclairée.

M. Grimelund, de Christiania, a donné du relief à ses bateaux de pêche hollandais; on saisit moins son paysage norvégien que domine, mais n'éclaire pas, un faible croissant de lune.

Dans sa *Fin de journée au Caire*, M. Deutsch, de Vienne, a su donner une note juste à cette lumière crue d'Orient, qui éblouit les musulmans revenant du cimetière.

M. C. Detti, de Spoleto, dont le coloris est toujours éclatant, a mis toutes les teintes douces de sa palette dans le bal d'enfants donné chez Son Éminence.

M. D. Ridgway Knight, de Philadelphie, affectionne les scènes champêtres, où il réussit d'ailleurs fort bien. Sa *Causerie* entre deux paysannes à l'air mutin, l'une assise sur sa brouette, l'autre à la robe percée, avec son panier de légumes à la main, est une jolie scène de genre rendue avec talent.

M. Castiglione, dont les tableaux sont à bien grande distance l'un de l'autre, présente avec un minutieux soin du détail et un vif coloris, la *Partie d'échecs*, qui se joue entre un cardinal et une élégante patricienne.

Digitized by Google

Dans sa *Plage de Valence*, M. Sorolla y Bastida, un Espagnol, nous montre sous des couleurs un peu crues les effets d'un coucher de soleil. Son naturalisme est cependant moins accentué que dans de précédentes toiles.

C'est toujours avec plaisir qu'on voit les tableaux de M. Th. Ralli, qui fait valoir les sujets de son pays, la Grèce. Très expressive est la figure de cette jeune Grecque au teint mat, dont un compatriote retient la main, qu'il mouille de ses larmes. Oui, il y a *Gros chagrin*, mais il n'est pas partagé. Son *Noël à Bethléem* est un joli effet de demi-teinte.

Le paysage breton, où M. Thaulow représente des femmes lavant au bord de la rivière, à Quimperlé, est frappant de vérité et de justesse de tonalité. Ce vieux pont aux piles usées par le temps, où les herbes poussent dans les interstices des pierres, ces paysannes qu'on n'aperçoit guère que de dos, sans doute pour laisser voir leurs coiffes, ce miroitement de l'eau, sont d'un réalisme fort apprécié. Suivant l'expression d'un visiteur, on croit voir couler l'eau de la rivière. Les cinq autres toiles du même artiste sont d'une harmonie bien appropriée au sujet.

Encore des Venise, celles de M. A. Smith. Elles ont au moins le mérite d'être de la couleur dominante du pays, quoique la mer y soit un peu trop verdâtre.

C'est toujours sur les plages tristes du Nord que M. Mesdag choisit ses sujets. La teinte de sa mer montre bien qu'elle est agitée jusque dans ses profondeurs.

M. Harrisson s'est depuis longtemps acquis une spécialité, assez bien réussie d'ailleurs, dans l'étude des vagues. Mais par là même ses toiles ont un peu de monotonie.

Les *Rôdeurs*, de M. Van den Eyken, sont des représentants de la race canine fouillant dans les ordures ménagères de la cité. Leur air rébarbatif fait comprendre qu'ils n'aiment pas être dérangés, même par des confrères, quand ils ont un os sous la patte.

En ce temps de cataclysme, on ne saurait passer sans s'arrêter devant les deux toiles de M. Iwill, consacrées à l'Etna. Il y a là un premier plan de route poussiéreuse qui tient bien de la place dans ce pittoresque site de Taormina, que l'auteur aurait pu nous présenter sous un jour plus avantageux.

Signalons encore : le *Vieux port de Greenoch*, par un effet de neige, de M. P. Downie, un Irlandais ; le *Five o'clock*, charmante petite scène

Digitized by Google

de Mlle S. Watkins, et le portrait de jeune fille lisant une petite histoire, de Mlle Greene, Américaines toutes deux ; les *Fileuses flamandes*, de M. Diercks, d'Anvers ; la *Neige*, effet de nuit, de M. de Burgraff, de Dublin ; la *Dame en noir*, sujet bien réussi de M. Walther Thorr, un Munichois.

N'oublions pas les *Cigarières*, de M. Sureda, à Séville ; la scène d'intérieur représentant une jeune femme *Dans la lumière*, de M. Osterlind ; un portrait de femme de M. Hawkins ; le *Petit Cardinal*, de M. Whistler ; les *Gitanos* de M. Anglada.

A. Micaud.

LA GUERRE AU TRANSVAAL

UN RAID AU CAP

Les Anglais ont le plus souvent fait le silence sur les opérations dans la colonie du Cap des divers commandos boers qu'ils n'ont jamais pu réduire. Aussi n'est-ce pas par eux que la lumière se fait jour de ce côté. Un rapport du général boer J.-C. Smuts, publié par le Comité pour l'indépendance des Boers, rend compte d'une expédition entreprise par un petit commando dans la colonie du Cap et fait ressortir avec quelle habileté celui-ci a pu traverser la colonie d'une extrémité à l'autre, déjouer tous les efforts des Anglais pour le capturer, tout en infligeant à ses adversaires une série de petits échecs. Et le chef de ce commando était si peu prédisposé à diriger des opérations militaires qu'il avait fait sa carrière dans la magistrature, comme son collègue le juge Herzog, l'un des envahisseurs du Cap en décembre 1900, et était procureur d'État de la République sud-africaine ! Voici ce rapport:

« L'expédition qui, à la fin d'août 1901, partit sous mes ordres du territoire de la République sud-africaine, comprenait l'effectif suivant : 75 hommes conduits par le ct van Deventer ; 69 par le ct Kirsten ; 70 par le ct Bouwer et 100 par le ct Dreyer. Soit au total, en comptant mon état-major, environ 340 hommes. Je partis moi-même le 1er août de Gatsrand, district de Potchefstroom, avec le ct Dreyer, tandis que le reste de l'effectif s'était concentré, vers le 20 juillet, à Vetrivier, district de Hoopstad (État libre d'Orange), sous les ordres provisoires du ct van Deventer.

Digitized by Google

La traversée de l'État libre nécessita un mois, car l'ennemi, parfaitement au courant de nos visées sur la colonie du Cap, mit tout en œuvre pour nous arrêter. Dans la partie nord de l'État libre, avec le petit effectif dont je disposais, je n'eus pas affaire à moins de 7 colonnes ennemies, chacune de 500 à 1 000 hommes. Dans la traversée de la région sud de l'État libre, les difficultés furent encore plus grandes ; à partir de la frontière ouest, je rencontrai une série de forts et de garnisons qui longent la rivière Modder, suivent le bassin de ce cours d'eau et traversent Thaba-Nchu pour atteindre la frontière des Basutos, à l'est de l'État libre. Ce ne fut pas sans de grandes fatigues et des pertes sensibles, que nous atteignîmes le district de Rouxville, vers la fin d'août. Le c^t van Deventer franchit la ligne ci-dessus près de Thaba-Nchu; quant à moi, je traversai la Modder près d'Abrahams-Kraal. A partir de Springfontein, je fus de nouveau refoulé vers le nord jusqu'à environ 20 milles de Blœmfontein, où je réussis enfin à me dérober à l'ennemi. Mes pertes totales furent :

Attaque de nuit à Vetrivier : 3 burgers tués, 5 blessés et 7 faits prisonniers, parmi lesquels le veld-cornet Truter et le veld-cornet Wolmarans ;

Passage de la ligne du chemin de fer, à Brandford, par le c^t van Deventer : 4 tués et 7 blessés, dont 2 tombèrent entre les mains de l'ennemi ;

Près de Reddersburg, 20 burgers fait prisonniers par une force ennemie très supérieure, soit une perte totale de 36 hommes.

Près de Zastron, je rencontrai Kritzinger, faisant fonction de commandant en chef, auprès duquel je laissai le c^t Dreyer et les burgers de ce dernier, en lui prenant le c^t P. Wessels. Kritzinger était encore, à la fin de novembre, dans l'État libre d'Orange. J'apprends, par les rapports anglais, que le c^t Dreyer est tombé, avec 9 hommes, entre les mains de l'ennemi.

Je trouve la grande rivière (Orange) assez basse, mais gardée par un réseau ininterrompu de blockhaus, de forts, de postes et de colonnes. Après plusieurs tentatives infructueuses faites pour passer dans la direction d'Alival-Nord, je franchis ce cours d'eau, durant la nuit du 3-4 septembre, près de la frontière des Basutos. Je dus me frayer un passage par Herschel en combattant, durant toute la nuit du 4 septembre, sur un terrain inconnu et très dangereux. Je perdis à cette

Digitized by Google

occasion 1 burger tué et 3 blessés, ainsi que 30 des chevaux de main dont nous étions alors abondamment pourvus. Le 5 septembre, j'arrivai dans la partie montagneuse de Waschbank, à l'est du Stormberg, et je me dirigeai vers le sud, sur les mines de charbon d'Inwe et d'Oost Londen (1). Je descendis, le 7 septembre, jusqu'à une vingtaine de milles à l'est de Dordrecht; mais alors je constatai que, plus loin, tous les défilés et passes de ces dangereuses montagnes étaient en la possession de l'ennemi. Je dus donc faire un détour vers le nord. A la passe de Moordenaars, je n'échappai moi-même qu'avec peine. J'étais allé, avec le capitaine Adendorff et le frère de ce dernier, tous deux appartenant au commando de Wessels, ainsi qu'avec mon aide de camp Joh. Neethling, reconnaître cette passe, quand nous nous trouvâmes tout d'un coup cernés par un grand nombre d'ennemis. Adendorff fut tué; son frère et Neethling, tous les deux grièvement blessés, tombèrent entre les mains de nos agresseurs. Seul je parvins à franchir, indemne, les rangs anglais.

Je me dirigeai alors vers le nord avec l'intention de franchir près de Penhock (mine de charbon de Cyfergat) la ligne du chemin de fer d'Oost Londen; mais je me trouvai tout d'un coup entouré, dans ces montagnes difficiles, par de nombreuses colonnes ennemies. Malheureusement le c^t Wessels se sépara alors de moi et je dus, avec à peine 200 hommes, me frayer un chemin au travers des rangs d'un adversaire bien supérieur. Ce dernier fit de son mieux pour me rejeter sur la ligne dangereuse de Grootrivier; et, de mon côté, j'employai tous mes efforts à passer au sud et à l'ouest. Du 9 au 13 septembre je luttai sans répit, pendant le jour contre l'ennemi qui m'attaquait simultanément de différents côtés et, la nuit, je devais faire des rondes dans les montagnes pour échapper à ses embûches. Le 12 septembre, je me trouvai absolument cerné à Penhoek et dans une situation sans issue, mais je réussis, après un rude combat, qui, commencé à 11 heures du matin, ne prit fin qu'à 10 heures du soir, à repousser deux colonnes. Ces dernières perdirent 51 hommes, tandis que je n'eus qu'un seul tué. Cette même nuit, je franchis les deux lignes de chemin de fer de Dordrecht et d'Oost Londen (celle d'Oost Londen à Putterskraal) et je ne mis pied à terre que le lendemain matin à 10 heures, près de la rivière Smith.

(1) Port de la colonie que les Anglais appellent East-London.

Digitized by Google

Hommes et chevaux avaient combattu et marché 40 heures durant, sans prendre ni nourriture ni sommeil. Les chevaux souffrirent encore plus que les burgers, non par suite des efforts énormes qui leur furent imposés, mais aussi en raison du froid excessif et des pluies continuelles auxquelles nous nous trouvâmes exposés dans le Stormberg. Nous n'oublierons jamais notre séjour au milieu de ces montagnes.

Le jour suivant, je continuai mon chemin dans la direction de Tarkastad et atteignis les montagnes Bamboes où nous eûmes à souffrir encore plus, si faire se peut, que dans le Stormberg. Jour et nuit nous dûmes combattre, entourés d'un ennemi bien supérieur, et cela en avançant à peine, tant les hommes et les chevaux étaient épuisés par le froid intense et les pluies continuelles. Dans la nuit du 12 septembre, 12 de mes hommes s'égarèrent et l'ennemi les empêcha ensuite de me rejoindre. Sous les ordres du veld-cornet Pretorius, ils ont depuis organisé un commando à part et fait de très bonne besogne, à en juger par les rapports anglais; je les attends encore ici, car leur commando est maintenant nombreux.

Je dus me décider à sortir des montagnes Bamboes par le passage dans lequel coule l'Elands-rivier; mais je rencontrai en ce point, le 17 septembre, un poste anglais comprenant plusieurs centaines d'hommes du 17e lanciers. J'attaquai à l'improviste l'ennemi qui perdit en quelques heures 73 tués et blessés. Je lui fis, en outre, une cinquantaine de prisonniers. Le reste prit la fuite. Je m'emparai du camp, avec un canon Armstrong et une petite pièce Maxim, et je l'incendiai (1).

Nous continuâmes notre route avec deux voitures que l'ennemi avait amenées pour le transport des blessés et que nous chargeâmes d'armes et de munitions; nous réunîmes en outre un butin de 300 chevaux et mulets. Nous eûmes seulement, dans cette affaire, 1 tué et 5 blessés, dont 3 que nous dûmes, plus tard, laisser en arrière. Non seulement je pus ainsi pourvoir à mes besoins; je me trouvai encore en mesure de venir en aide à d'autres commandos. Me trouvant toujours entouré, je pris franchement la direction de Maraisburg; mais, le 19 septembre, je me vis enveloppé de quatre côtés à la fois: je dus alors, en simulant des marches, tromper l'ennemi sur mes intentions. De là, je me dirigeai vers le sud, prenant Grahmstad comme objectif. Je fis tous

(1) Les dépêches anglaises n'avaient pas mentionné ces détails.

Digitized by Google

mes efforts pour franchir par le sud les chaînes de montagnes qui se trouvaient sous mon chemin — Groot Winterberg, Witteberg et Baviaansrivierberg — et j'y réussis avec beaucoup de peine, en perdant une centaine de chevaux : puis je perçai les lignes anglaises de défense et pénétrai dans Bedford, Fort Beaufort et Grahamstad. La poursuite, par l'ennemi, était, sur ces entrefaites, devenue si vive que je dus traverser le chemin de fer de Port-Elisabeth et le Groot Zuurberg. Nous nous souviendrons jusqu'à la mort, mes valeureux compagnons et moi, de ces dernières montagnes, en raison des bonnes et des mauvaises heures que nous y avons passées.

Le 29 septembre, nous arrivâmes au Groot Zuurberg et nous y mangeâmes un fruit sauvage et appétissant. Ce fruit était un dangereux poison. Pendant que je luttais contre la mort, avec la moitié de mes burgers, l'ennemi nous attaqua. Nous le repoussâmes avec succès ; mais, le lendemain, onze des nôtres étaient couchés morts sur le champ de bataille, tandis que les autres n'avaient pas encore recouvré la santé. Plusieurs burgers étaient tellement affaiblis et malades, que nous dûmes les attacher sur leurs chevaux pour les emmener. Nous traversâmes ces affreuses montagnes par des passages où l'ennemi, en raison de la nature du terrain, aurait eu de grandes chances de nous cerner, et nous dûmes tous donner le maximum de nos efforts. Nous étions suivis par Gorringe et les corps de la défense locale d'Alexandria et de Uitenhage ; une autre forte colonne nous menaçait à l'ouest et, sur notre gauche, une montagne inaccessible nous barrait la route. Presque tous les passages, toutes les issues étaient aux mains de l'ennemi. Le 1er octobre nous arrivâmes dans la forêt d'Addo qui dépend de Uitenhage, au sud du Zuurberg. Le 2, nous déblayâmes un des passages, en tuant un homme à l'ennemi et en lui faisant 13 prisonniers. A cette occasion, le vaillant veld-cornet Borrius perdit un œil. Le 3 octobre, nous tentâmes vainement de nous diriger vers Port-Elisabeth ; nous dûmes nous replier sur le Zuurberg. Nous gravîmes la montagne jusqu'à mi-chemin en longeant un dangereux précipice, puis nous mîmes pied à terre. A notre grand étonnement la colonne de Gorringe se présenta à nous quelques heures plus tard. Elle avait suivi le même sentier et se trouvait à 30 pas de notre position. Nous l'attaquâmes vigoureusement et la rejetâmes en bas du dangereux escarpement qu'elle avait gravi. Les hommes et les animaux s'écrasaient

Digitized by Google

dans un encombrement mortel poursuivis par les Boers exaspérés; plusieurs soldats de la même colonne, faits plus tard prisonniers, ont raconté que les pertes avaient été de 200 hommes et 700 chevaux tués, blessés et contusionnés. La fuite de l'ennemi fut un effrayant spectacle. L'engagement se prolongea fort avant dans la nuit, sans aucune perte de notre côté.

Le lendemain matin, nous redescendîmes la montagne. Je dus, en raison de la pénurie des véhicules, séparer le c^t^ Bouwer des autres commandos et l'envoyer en avant, dans la direction de Graaff-Reinet. Il s'était à peine éloigné que les officiers restés en arrière aperçurent à proximité d'eux, sur la montagne, une colonne de l'ennemi qui, dans la nuit du 6 octobre, tenta une attaque de deux côtés. C'étaient les corps de la défense locale d'Alexandria et de Grahamstad; ce dernier avait établi son camp dans la montagne, et l'autre au-dessous de la passe du Groot Zuurberg. Mes burgers prévinrent l'attaque projetée par une contre-attaque qui aboutit à la capture des deux camps. L'ennemi perdit une dizaine d'hommes tués et blessés; les burgers firent 30 prisonniers et s'emparèrent de 70 magnifiques chevaux. Chargés de munitions, etc., nous suivîmes Bouwer vers le nord. Cependant, ce dernier commandant avait, le même jour, infligé une défaite à Springvale, à une centaine d'hommes de la défense locale de Somerset Est: il en avait tué et blessé plusieurs et chassé les autres vers le village de Somerset. Dans cette dernière affaire également, on captura un nombre respectable de chevaux.

Le c^t^ Bouwer continua ensuite son chemin dans la direction de Pearston et, après quelques escarmouches avec des éclaireurs ennemis et des détachements de la défense locale, il atteignit le massif montagneux de Camdeboo, dans le district d'Aberdeen. Mais les corps de la défense locale de Somerset n'étaient pas au bout de leurs peines. Le 13 octobre, survinrent van Deventer et Kirsten près de Doornbosch, où le corps en question se trouvait retranché avec un certain nombre de fusiliers montés du Cap. L'attaque dirigée contre nos burgers aboutit à la conséquence inéluctable de la prise des forts et de 210 prisonniers, avec plusieurs tués et blessés. Les nôtres n'eurent que 3 hommes légèrement contusionnés. Le butin fut de 220 bons chevaux. Nos burgers s'éloignèrent, après cela, vers le nord et franchirent le chemin de fer de Graaff-Reinet près du garage de Bethseda. Ils étaient campés, le

Digitized by Google

21 octobre, dans le voisinage de Steilhoogte, sur la Zondags-rivier, lorsque le colonel Lukin, grâce à une trahison, les attaqua inopinément au point du jour. Heureusement, nos pertes ne furent que 1 tué et 1 blessé (le veld-cornet Smit, qui tomba entre les mains de l'ennemi) et 10 prisonniers, les plus faibles des burgers. Notre troupe se dirigea, de là, à l'ouest, pour franchir la voie ferrée à Victoria West et, après quelques mouvements intéressants qui trompèrent la vigilance de l'ennemi, elle atteignit cette dernière destination le 30 octobre. De là, les nôtres se rendirent lentement et tranquillement, par le nord de Fraserburg, à Calvinia, en faisant 17 prisonniers (dont 1 mort) au corps de la défense locale de Victoria West et 19 à celui de la défense locale de Fraserburg, sans parler de la capture de 10 bons chevaux. Au nord de Sutherland, ils rencontrèrent Calwell avec le 5e lanciers et lui infligèrent une bonne correction à Brankraal : 10 tués et blessés et 30 prisonniers, ainsi que nombre de bons chevaux capturés. Ils pénétrèrent, au commencement de novembre, dans le district de Calvinia.

Cependant, le ct Bouwer avait été enveloppé dans les montagnes de Camdeboo. Il se vit forcé de prendre la direction du sud-ouest, suivi de près par le colonel Scobell. Il rencontra le ct S. Peyper à la tête du commando de Scheepers (ce dernier, atteint d'une grave maladie, était tombé entre les mains de l'ennemi au pied de Groot Zwartberg) ; il prit ce commando avec lui et traversa Oudtshoorn, Ladismith, Swellendam, Worcester, Ceres et Sutherland, pour se rendre dans le district van Rhynsdorp où il parvint au commencement de novembre. Il eut presque chaque jour des escarmouches avec l'ennemi et fit plusieurs fois des éclaireurs prisonniers ; mais il n'a pas d'engagement sérieux à signaler.

Vers la fin de novembre, van Deventer et Kirsten, en commun avec plusieurs commandos locaux, attaquèrent les forts de Tontelbosch-Kolk, au nord de Calvinia. Ils ne purent s'emparer de ces forts, mais ils enlevèrent pourtant 400 chevaux à l'ennemi ; cette capture a bien valu le dérangement. J'ai pris, aujourd'hui, la direction de tous les commandos des districts de l'ouest de la colonie du Cap et je m'occupe de leur réorganisation.

Ainsi notre commando est revenu ici après avoir eu à supporter de grandes fatigues et peines et avoir couru de nombreux dangers. Des 200 hommes et plus qui avaient traversé la Groot-rivier, le 4 septembre,

Digitized by Google

4 ont été tués, 16 blessés (dont 6 sont tombés entre les mains de l'ennemi) et 35 ont été faits prisonniers, la plupart de ces derniers parce qu'ils avaient perdu la trace du gros de la troupe — soit une perte totale d'environ 45 hommes. Mais que n'ont point fait ces hommes? Ils ont tué et blessé 372 adversaires; ils en ont capturé et désarmé 429 autres: ils ont pris un canon, un maxim avec des quantités de fusils et des voitures de munitions; ils ont enfin enlevé 1.136 chevaux et mulets sur les champs de bataille. Ils ont parcouru, en deux mois, presque tous les districts de la colonie du Cap; ils ont franchi, à la barbe de l'ennemi, les chaînes de montagnes les plus dangereuses et ils m'ont mis en mesure d'apprendre à connaître parfaitement la situation actuelle, militaire et politique, de la colonie.

Un autre fait d'une grande importance militaire, que je ne puis que considérer comme une conséquence de la manière dont mes burgers ont partout écrasé les corps de la défense locale, c'est l'ordre récemment donné par les autorités anglaises et en vertu duquel toutes les gardes municipales, toutes les troupes de district à cheval de la colonie du Cap doivent être immédiatement désarmées. Si l'on note que, d'après la déclaration officielle de juin dernier, 55.000 hommes portant les armes avaient été recrutés dans l'Afrique du Sud, je considère que l'ordre ci-dessus doit affecter 20.000 à 30.000 individus. En toute modestie, j'estime que cette expédition, jusqu'ici du moins, représente un succès, quelque lourdes qu'aient été les pertes éprouvées par nous.

L'esprit de mes burgers est excellent. Bien qu'ils aient peut-être souffert, dans cette guerre, plus que toute autre troupe de burgers, ils envisagent l'avenir avec gaieté de cœur et avec la conviction qu'aucune difficulté résultant de la supériorité de l'ennemi, si grande que soit cette dernière, ne pourra les empêcher de continuer la lutte jusqu'à ce que le droit l'emporte sur la force.

Là où tout le monde, officiers et soldats, s'est ainsi distingué, il est difficile de désigner particulièrement quelqu'un. Cependant je tiens à reconnaître la haute valeur du concours que m'a prêté le commandant van Deventer dans cette expédition. Je tiens en outre à rappeler que Jack Barter, de Klerksdorp — un héros sans peur et sans reproche — ayant perdu le contact avec son commando dans la nuit du 12 octobre, a été fait prisonnier le lendemain par le colonel Scobell et immédiatement et criminellement passé par les armes, en vertu d'une certaine

Digitized by Google

proclamation illégale de lord Kitchener qui interdit le port des vêtements khakis par les Boers. D'après le témoignage des soldats de nombreux districts, la noblesse avec laquelle ce martyr de la liberté a marché à la mort a inspiré du respect et arraché un témoignage de sympathie à la barbarie de l'ennemi. (Le colonel Scobell se trouvait, autant que je me souvienne, parmi nos prisonniers de Selikatsnek.) Je crains que d'autres de mes burgers, faits prisonniers, n'aient fini de la même manière ; ils portaient ces vêtements khakis, non point pour se livrer à l'espionnage, mais uniquement parce que, faute de ce faire, ils auraient dû aller tout nus.

La situation générale, dans la colonie du Cap, est très propice.

J.-C. Smuts,
Assistant-commandant général.

OPÉRATIONS MILITAIRES

Les négociations se poursuivent toujours. Après une conférence tenue à Klerksdorp les chefs boers ont regagné leurs commandos. Ceux-ci ont choisi des délégués qui sont réunis à Vereeniging. C'est avec eux qu'ont lieu les pourparlers sur lesquels le gouvernement anglais ne donne aucun renseignement. Les opérations qui avaient continué au début des négociations n'ont cessé que dans le courant de mai. Les Anglais ont opéré des rafles en nombreuses colonnes dans la région de la rivière Hart, où commande Delarey.

Mais c'est au Cap que les opérations ont le plus duré; elles se poursuivent même encore dans quelques régions. Le mutisme des Anglais n'a fait connaître que très longtemps après, que les Boers, sous le c^t^ Smuts (le même dont la *Revue* publie le raid), occupaient une situation prépondérante à l'extrême N. O. du Cap. Ils ont en effet occupé les mines de cuivre près d'Ookiep et assiégé cette localité. Le 4 avril Smuts somma la ville de se rendre. Le colonel Shelton refusa. Il avait fait rentrer dans Ookiep les petites garnisons voisines; mais celles de Nababeep et de Springbokfontein étaient tombées au pouvoir des Boers, cette dernière après avoir eu 4 tués et 6 blessés. Celle de Concordia, composée de coloniaux, se rendit sans tirer un coup de fusil. Les Boers qui avaient saisi beaucoup de dynamite aux mines de Garrokop firent sauter plusieurs blockaus. Le 13 avril on apprit que les Boers avaient détruit la voie ferrée qui existe entre Ookiep et Port-Nolloth. Des

Digitized by Google

bâtiments de guerre étaient arrivés pour protéger cette dernière ville. A la fin d'avril une colonne de secours s'y forma pour secourir Ookiep. Les Boers défendirent le terrain pied à pied, mais finirent par abandonner le siège. Ookiep est aujourd'hui délivré.

Sans attendre que la paix soit faite, les Anglais traitent les deux républiques avec leur sans-gêne habituel. Non contents d'avoir établi un certain nombre de fonctionnaires et de juges, ils ont fixé la procédure judiciaire, exproprié des terrains, modifié la loi sur les brevets, etc. Bien plus ils ont déjà disposé d'une partie du Transvaal. Les districts au sud de la chaîne du Drakensberg (Vryheid, Utrecht, etc.) sont rattachés au Natal et leurs représentants, qui négocient à Prétoria, ne le savent sans doute pas.

PERTES ANGLAISES

Les pertes des Anglais accusent, en avril 1902, 367 décès par maladie ou accident (dont 16 officiers) contre 410, en diminution de 43 sur le mois précédent. Le nombre des tués ou morts des suites de blessures est de 159 (dont 19 officiers), contre 218; celui des blessés de 502 (dont 55 officiers), contre 368. Les rapatriés invalides ont été au nombre de 2.724 (dont 93 officiers), contre 2.547.

Voici un tableau comparatif des morts par maladie ou accident et des tués ou morts de blessures des mois précédents :

	Maladie	Tués	Total		Maladie	Tués	Total
Oct. 1900.	399	167	566	Oct. 1901.	166	205	371
Nov. —	490	188	678	Nov. —	281	219	500
Déc. —	481	298	779	Déc. —	393	220	613
Janv. 1901.	639	192	831	Janv. 1902	572	153	725
Fév. —	604	192	796	Fév. —	566	171	737
Mars —	458	165	623	Mars —	410	218	628
Avril —	424	130	574	Avril —	367	159	526
Mai —	509	225	731	Mai	environ		400
Juin —	401	233	634				
Juil. —	209	164	373				
Août —	195	151	346				
Sept. —	166	241	407				

Le total des pertes de la guerre, au 31 mars 1902, est de 22.071 morts, y compris ceux décédés en captivité (102) et les rapatriés

Digitized by Google

morts depuis leur retour (494), dont 13.750 par maladie (en Afrique). Le nombre des rapatriés invalides est de 73.972; celui des blessés de 22.715. L'ensemble des morts et des invalides s'élève à 96.043.

Le chiffre des morts par accident, sensiblement élevé en avril (91), provient surtout de 2 accidents de chemin de fer à Barberton (39 tués) et Machavie (13 tués).

C. DE LASALLE.

P.-S. — *La paix vient d'être conclue à Prétoria (31 mai). Les Boers renoncent à l'indépendance. Un gouvernement civil, préparant l'autonomie sera introduit aussitôt que possible. Le hollandais sera admis dans les écoles et les tribunaux. Les Boers rendront leurs armes. 75 millions de francs seront affectés à la reconstruction des fermes. Le décret de bannissement est retiré, mais l'amnistie n'est pas accordée aux rebelles du Cap.*

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

M. *Thomann*, administrateur des colonies, chargé de se rendre de la Côte d'Ivoire au Soudan français, a pleinement réussi dans sa mission. De Sassandra, il a atteint Séguéla, dans la haute Côte d'Ivoire, et a ainsi relié les itinéraires du capitaine Blondiaux à un point du littoral. La petite troupe de M. Thomann, qui ne comptait qne 10 hommes d'escorte, a pu passer sans effusion de sang au milieu de tribus sauvages. La mission a traversé le pays des Bétés, des Baninas et des Los, malgré les difficultés rencontrées dans sa marche sous la grande forêt tropicale.

ASIE

M. *Gaston Bordat* a rendu compte à la Société de géographie de son voyage en Mésopotamie et en Perse, avec M. Courtellemont. Il a commencé par visiter les principaux points voisins du golfe Persique : Mascate, où la population arabe est hospitalière et loyale; les ports persans de Bender Abbas, Lingah et Bender Bouchir ; les îles Bahrein, placées sous le protectorat anglais, où se pratique la pêche des perles, qui occupe, de mai à septembre, 300.000 pêcheurs et 12.000 bâteaux et qui a produit en 1899 la somme respectable de 44 millions de francs. En Mésopotamie, M. Bordat a visité : Bassorah, à 80 kil. du golfe, sur le Chat-el-Arab, d'où s'exportent des quantités de dattes ; les bords du Tigre et de

Digitized by Google

l'Euphrate; Bagdad, les villes saintes de Nedjef et de Kerbela, situées en plein désert et fréquentées par des pèlerins chrites, Koveït. La Perse, encore en plein moyen âge, ne peut développer ses grandes richesses, par suite de l'absence de voies de communication suffisantes; le pays, malgré d'immenses espaces déserts, produit en abondance les céréales, le riz, le tabac, l'opium, la soie, le coton; son sol renferme de l'or, de l'argent, du cuivre, du plomb, du fer, du mercure, du pétrole, du charbon, du soufre, du marbre, des turquoises, etc. M. Bordat a traversé la Perse du golfe Persique à la mer Caspienne, par Chiraz, Ispahan, Téhéran et Recht; partout il a constaté que la langue française dominait et que notre action morale était encore grande.

POLES

L'expédition antarctique allemande de M. *E. von Drygalski* (t. XXVI, p. 595), partie sur le *Gauss* en août 1901, est arrivée au Cap le 23 novembre dernier. Les savants chargés d'organiser une station à Kerguelen, sont arrivés à destination. La station a été établie à Observatory Bay, sur l'emplacement du poste occupé, en 1874, par la mission anglaise chargée d'observer le passage de Vénus. La construction des abris et le débarquement des approvisionnements ont été retardés par une révolte de l'équipage chinois du *cargo-boat*. Le 20 décembre 1901, les travaux étaient très avancés, et 360 tonnes de charbon y avaient été débarquées pour approvisionner le *Gauss*.

L'expédition antarctique anglaise de M. *G. Murray* (t. XXVI, p. 593). embarquée sur la *Discovery*, qui a quitté Cowes le 6 août 1901, et qui, après avoir touché à Madère, et à l'île Trinidad, a fait route vers le Cap, s'est dirigée ensuite sur la Nouvelle-Zélande. Entre les méridiens des îles Crozet et Kerguelen, l'expédition a essuyé de violentes tempêtes. Par 140°, long. E. Gr., la *Discovery* fit une pointe jusqu'au 62°20′ lat. S., et entra dans le *Pack* antarctique. Elle ne vit qu'un seul iceberg et constata des profondeurs comprises entre 3.166 m. et 4.604 m. En revenant dans le nord, vers la Nouvelle-Zélande, l'expédition relâcha aux îles Macquarie. Le 29 novembre, elle arrivait à Lyttelton, après 52 jours de voyage. Le 24 décembre 1901, la *Discovery* quittait la Nouvelle-Zélande et se dirigeait vers la Terre de Victoria. Un second navire sera envoyé pour aider l'expédition anglaise en cas de besoin. C'est le *Morgen* baleinier norvégien, qui a été désigné pour cette mission.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Tunisie : *Manœuvres navales anglaises.* — Le 27 mars dernier, dit le *Bulletin* du Comité de l'Afrique française, un navire anglais a fait déguerpir des pêcheurs d'éponges tunisens qui exerçaient leur industrie tout près de terre au large du Biban, et a exécuté des tirs à proximité de nos eaux territoriales.

Ce n'est pas la 1re fois que des faits de ce genre sont signalés. A diverses reprises la flotte anglaise a exécuté des manœuvres dans le voisinage de Bizerte; une fois même elle s'est approchée de très près du port comme si elle voulait faire le simulacre d'en forcer l'entrée. Il serait temps pour les Anglais de renoncer à des pratiques aussi peu courtoises, que notre diplomatie a tort de ne pas relever. Le meilleur moyen de faire comprendre aux Anglais l'incorrection absolue de leurs procédés serait d'envoyer manœuvrer notre flotte devant Malte ou Gibraltar.

Algérie : *La situation à Figuig.* — L'accueil empressé que la mission franco-marocaine a reçu à Figuig ne paraît pas avoir duré. Les représentants marocains maintenant installés dans la place font cause commune avec les gens des Ksour contre nous. Le chemin de fer de Duveyrier est achevé jusqu'à Beni-Ounif, mais il a fallu à nouveau en modifier le tracé (1). Quand les gens de Zenaga, le principal ksar de Figuig, virent que la ligne allait passer au nord de la palmeraie de Beni-Ounif, c'est-à-dire les séparer des propriétés qu'ils ont dans cette oasis, ils firent une vive opposition au tracé et le commissaire marocain les appuya. Il faut croire que le protocole du 20 juillet 1901, encore secret, ne nous permettait pas d'agir ainsi car le tracé fut modifié et la ligne arrive maintenant au sud de Beni-Ounif c'est-à-dire s'éloigne de Figuig. Premier recul.

Lorsque la mission franco-marocaine s'avança à l'ouest pour délimiter la région des Doui-Menia et des Beni-Guil, ces tribus déclarèrent que si les Français faisaient un pas de plus elles les recevraient à coups de fusil. La mission revint aussitôt à Beni-Ounif et se disloqua. Deuxième recul.

Ces incidents acquièrent malheureusement une grande portée aux yeux des indigènes qui ne comprennent que la force. Aussi tout le prestige péniblement gagné au début à Figuig, s'est-il évanoui.

Maroc : *Action allemande et anglaise.* — La lutte d'influence au Maroc se poursuit sans trêve. Il faut aujourd'hui constater un nouveau pas en avant des Allemands et des Anglais. Un consulat allemand vient d'être créé à Fez et M. Luderitz qui en est le titulaire est arrivé le 16 avril dans la capitale du Maroc. C'est le 3e consulat étranger installé à Fez, ville musulmane, où il n'y a guère d'Européens.

D'autre part le Portugal n'était représenté à Tanger que par un consul

(1) Voir la carte de Figuig, *Rev. Fr.*, mai 1902, p. 281.

Digitized by Google

général ; un croiseur portugais vient d'y arriver avec un ministre plénipotentiaire qui représentera désormais le Portugal au Maroc. Par suite de l'alliance tacite qui existe entre le Portugal et l'Angleterre, par suite surtout du rôle de vassalité que joue le Portugal vis à vis de la Grande-Bretagne, il est évident qu'il faut voir dans ce fait le désir pour le cabinet de Londres d'avoir une voix de plus dans le conseil diplomatique du Maroc. Les intérêts portugais sont sans importance au Maghreb et ne nécessitaient nullement l'envoi d'un ministre.

Commerce en 1900. — L'absence générale d'organisation administrative du Maroc ne permet de se rendre compte de son mouvement commercial extérieur que d'une façon très approximative et c'est seulement par le trafic du littoral qu'on peut se fixer quelque peu à ce sujet. En 1900, le commerce des 5 principaux ports du Maroc s'est élevé à 73.079.000 fr., dont 31.461.000 francs d'importations et 41.618.000 fr. d'exportations. Le total se répartit ainsi : Mazagan 17.921.000 fr., Mogador 17.807.000 fr., Casablanca 17.164.000 francs, Tanger 16.144.000 fr., Larach 4.043.000 fr. Pour le seul port de Tanger, la part totale de l'Angleterre est de 5.283.000 fr. (dont 3.282.000 d'importations), celle de l'Espagne est de 4.473.000 fr. (presque uniquement des exportations), celle de la France de 2.584.000 fr. (1.696.000 fr. d'importations et 887.000 d'exportations); l'Égypte vient ensuite avec 1.653.000 fr.

Quant au commerce marocain, par la frontière algérienne, il échappe à tout contrôle régulier par suite de l'entrée en franchise des produits des deux pays.

Soudan français : *Chemin de fer.* — Les travaux du chemin de fer de Kayes au Niger, commencés il y a 20 ans, se poursuivent avec une remarquable lenteur. Ils étaient arrivés, pour l'infrastructure, au kilomètre 305 le 1er janvier 1902. Le rail a dû atteindre Kita (kil. 309) tout récemment. L'infrastructure arrivera au Baoulé en 1903 et au Niger en 1904. Les prévisions de recettes, qui étaient de 420.000 fr. en 1899, 452.000 fr. en 1900 et de 508.000 fr. en 1901, ont été dépassées, sauf durant la dernière année, à cause de l'épidémie de fièvre jaune. Pour 1902, les prévisions sont de 651.000 fr. Les transports commerciaux s'appliquent au caoutchouc, à la gomme, au bétail, etc.

Nigéria : *Région de la Bénoué.* — L'occupation de Yola par les Anglais, leur marche sur le Bornou, donnent un intérêt particulier à une étude publiée par le *Geographical Journal* sur la région de la Bénoué. Cette région plate est d'un accès facile par le bas Niger. Le maïs, le riz, les patates, le millet, les arachides sont cultivés partout et forment les principaux articles de consommation. L'indigo se cultive également et le terrain est des plus propices à son exploitation; les indigènes s'en servent pour teindre leurs vêtements, lesquels sont faits en cotonnades tissées dans le pays et fournies par les cotonniers qui y croissent à l'état sauvage. La fabrication de l'indigo par les indigènes est très primitive, mais il y a un grand avenir pour cette

Digitized by Google

industrie. Les arbres fournissant la gomme arabique se trouvent partout et il existe une grande quantité d'arbres à gutta-percha.

La ville de Yola possède un important marché indigène, un bazar ambulant où l'on trouve des vêtements, des soieries, du sel, des objets d'étain de provenance européenne et des vêtements et robes de Kano et du Noupé, des perles, des calebasses, des glaces, des couteaux, etc., importés de Tripoli. Yola étant le terminus de la grande route des caravanes transportant l'ivoire en provenance de Tibati et de Ngaoundéré, le négociant haoussa prédomine. A mi-chemin entre Yola et Garroua, la rivière Faro se jette dans la Bénoué venant du sud. Le village de Taefe en marque le confluent. Le bétail est très abondant dans la contrée. De nombreux troupeaux paissent dans les plaines et des tribus entières se livrent à l'élevage. Les chevaux se rencontrent également en assez grand nombre et la race de ceux des pays voisins du lac Tchad est très appréciée.

Les difficultés s'opposant actuellement au développement de cette contrée privilégiée seraient les suivantes : Pour les transports à la côte, la rivière Bénoué est inutilisable pendant sept à huit mois de l'année; c'est à peine si de légères barques peuvent y être employées, et faute d'une ligne ferrée transafricaine, cette riche contrée ne peut être exploitée. La race foulani n'est pas travailleuse, et les tribus païennes ne peuvent pas entreprendre de grands travaux par suite des persécutions auxquelles elles sont constamment en butte de la part des Foulanis, qui les considèrent comme des esclaves et envoient chaque année un certain nombre de ceux-ci au Sokoto, pour payer leur tribut.

Dans cette contrée, il y a la saison des pluies qui dure de juin à fin octobre; le reste de l'année est sec, à l'exception de quelques orages en janvier. Le climat est excessivement sain, bien que les Européens souffrent d'anémie causée par la trop grande chaleur pendant les mois de décembre et janvier, époque où les vents viennent du désert. Durant cette période, il n'est pas rare de voir le thermomètre monter de 60° Fahrenheit (28° centigrades) à 5 heures du matin, à 120° F. (56° centigrades) à midi. La rivière Katsena, qui traverse la contrée de part en part, n'est pas navigable au delà des premiers rapides qui se trouvent à une distance de 100 milles (160 kilomètres) plus bas; de plus, cette rivière est remplie d'énormes récifs. Le premier Européen qui visita la Katsena fut M. William Wallace, agent général de la Compagnie Royale du Niger. La contrée est riche en minerai de fer, quartz et granit. En outre, l'ivoire n'est pas rare, car les éléphants sont très nombreux dans la région et beaucoup de petits chefs ont des provisions très abondantes de ce précieux article d'échange.

Congo français : *Population.* — Au cours d'une récente conférence à la Société de Géographie de Paris, M. Bruel, administrateur du Haut-Chari, a donné des renseignements inédits sur l'évaluation approximative de la population du Haut-Chari et du Congo français, qui méritent de retenir l'attention. On est en général assez mal informé quant au chiffre de la population de nos

Digitized by Google

diverses colonies. Le dernier travail d'ensemble qui ait été fait à ce sujet par l'administration remonte à 1897. Et c'est le seul document officiel de ce genre qui puisse être consulté. La population totale du Congo français y est évaluée à 5 millions d'habitants dont 1.032 colons et 392 fonctionnaires. Depuis cette date, notre colonie a été considérablement agrandie, c'est à 8 millions qu'on estime la population actuelle des vastes territoires qui s'étendent de l'embouchure du Congo au lac Tchad.

L'opinion de M. Bruel, basée sur des recherches personnelles qu'il a faites pendant son séjour dans la colonie, serait en faveur d'une augmentation de près du double de ce chiffre généralement admis. C'est non plus à 8 millions, mais de 12 à 15 millions d'habitants qu'il convient d'estimer la population totale du Congo. En particulier, en ce qui concerne le Haut-Chari, la population serait beaucoup plus dense qu'on ne le supposait; il n'y a pas, d'après M. Bruel, entre chaque tribu, comme on l'a prétendu, des terrains de chasse déserts sur une ou deux lieues de marche ; ce qui l'a fait croire, c'est que les premiers explorateurs ont eu des guides qui ne tenaient pas à leur faire connaître les villages et les menaient dans la brousse par des sentiers passant loin des habitations. C'est ainsi qu'on pourrait évaluer la population du Haut-Chari à environ 500.000 habitants, soit de 5 à 6 au kilomètre carré.

Ces indications ont une très grande importance. Le chiffre de la population est, en effet l'un des indices les plus utiles à connaître pour envisager, sans crainte d'erreurs regrettables, ce que peut devenir un pays comme débouché commercial et ce qu'il peut rendre comme impôt de capitation. L'administration ne saurait trop se préoccuper de réunir toutes les informations utiles à cet égard.

État du Congo : *Chemin de fer au Katanga.* — On sait que l'État du Congo doit construire des lignes de chemins de fer qui, partant de Stanleyville, aboutiront aux lacs Albert-Edouard et Tanganyka, avec des solutions de continuité là, où le fleuve Congo ne présente pas de rapides (1). On pourra aller, lorsque ces travaux seront réalisés, de Banana à Matadi en steamer (150 kil.), de Matadi à Stanley-Pool, en chemin de fer (400 kil.), de Stanley-Pool à Stanleyville en steamer (1.650 kil.), de Stanleyville à Ponthierville en chemin de fer (100 kil.), de Ponthierville à Kasongo en steamer (530 kil.), de Kasongo à Kongola en chemin de fer (100 kil.), enfin de Kongola au confluent du Nzilo en steamer (560 kil.).

Le Katanga, à l'entrée duquel on se trouvera alors, est fort riche; malheureusement, le Nzilo n'est pas navigable. Pour y pénétrer, on se propose de construire une autre voie ferrée qui irait du point où le Congo-Kamolondo cesse d'être navigable (en aval du confluent du Nzilo) jusqu'à la frontière sud de l'État du Congo, près de la mine de Kansanshi. Cette ligne aurait aussi l'avantage de se souder avec la voie ferrée anglaise du Machonaland, tandis que l'autre ligne de Stanleyville au lac Albert se souderait

(1) Voir *Rev. Fr.* février 1902, p. 96, avec carte.

Digitized by Google

avec la ligne anglaise de l'Ouganda. Le Transafricain, du Cap au Caire, pourrait donc se réaliser par l'intermédiaire de l'État du Congo.

Madagascar : *Travaux à Diégo-Suarez.* — Au cours de l'année 1901, de grands travaux ont été entrepris à Diégo Suarez. Les quais seront bientôt achevés; la partie déjà terminée permet l'embarquement et le débarquement des marchandises à toute heure de la journée; les plus grands chalands peuvent y accoster et y trouvent au moins un mètre d'eau aux basses mers. Un wharf en eau profonde, où les navires pourront accoster, est à l'étude, ainsi qu'un bassin de radoub. Le phare d'Ambre est achevé; les phares d'Orangea, à l'entrée de la rade, et des Aigrettes, dans la rade même, ont été améliorés.

Les travaux d'embellissement et d'assainissement d'Antsirane ont été poursuivis. La ville basse a été assainie par la construction d'égouts; le village indigène doit être transféré en un point situé en dehors de la ville européenne, où déjà s'élèvent des cases malgaches.

Le lazaret de Nosy-Komba a été complété en 1901 et peut recevoir 50 Européens et 100 indigènes. Une étuve à désinfection a été installée près du môle d'Antsirane et permet de désinfecter les marchandises provenant des bateaux suspects qui, jusqu'ici, devaient aller pour cela à Nosy-Komba.

La nouvelle prison civile est proche de son achèvement.

A la montagne d'Ambre, des travaux d'adduction permettent d'alimenter en eau le cap d'Ambre, près duquel un village est projeté. La voie Decauville, établie jusqu'à la fontaine Tunisienne, a été prolongée jusqu'au Sakaramy (25 kil.). Un service de voitures, établi entre le Sakaramy et le camp d'Ambre, permet aux habitants d'Antsirane de se rendre à la montagne d'Ambre et de revenir à Antsirane dans la même journée. La route qui doit traverser la forêt d'Ambre a été poussée jusqu'au 3e lac (20 kil. de l'entrée de la forêt); c'est un chemin muletier jusque-là qui se continue au delà par un sentier débouchant de la forêt près d'Anivorano.

Batteries coloniales. — Un décret du 8 mai 1902 (*Officiel* du 27) porte création à Diégo-Suarez de 2 batteries montées d'artillerie coloniale.

Le rapport précédant le décret explique que, les 2 batteries d'artillerie métropolitaine qui avaient été détachées à Diégo-Suarez, dans le courant de 1900, ayant été récemment rappelées en France, il était devenu nécessaire de procéder à leur remplacement. Or, on possédait toujours, à la suite du 2e groupe d'artillerie coloniale stationné en Emyrne, disponibles, les anciens cadres des 2 compagnies de conducteurs supprimées à Madagascar en août 1901. Ces cadres vont être employés à la constitution de 2 batteries nouvelles : ainsi on n'augmentera pas les effectifs européens de l'artillerie coloniale ni par conséquent les charges de la relève.

L'artillerie coloniale, à Madagascar, comprendra donc à l'avenir trois groupes, savoir : 1°, 3 batteries à pied à Diégo-Suarez; 2°, 3 batteries de montagne et 1 compagnie de conducteurs en Emyrne; 3°, 2 batteries montées à Diégo-Suarez.

Digitized by Google

Chemin de fer du Cap au Caire. — Les relevés du chemin de fer du Cap au Caire sont terminés jusqu'au Zambèze, sur lequel sera construit un pont en acier de 150 mètres de portée, aux chutes Victoria. La section de Buluwayo au Zambèze (440 kil., soit 2.700 depuis le Cap) doit être ouverte au trafic en 1903. Une mission s'est dirigée au nord du Zambèze pour explorer la région jusqu'au lac Tanganika. Les travaux pour réunir les sections de Buluwayo et de Salisbury avancent rapidement; les rails sont posés entre Salisbury et Sebakwe sur 100 kilomètres. Lorsque cette section sera achevée, les trains pourront aller du Cap à Delagoa par Buluwayo, Salisbury et Umtali.

ASIE

Golfe Persique : *Câbles anglais.* — La pose d'un câble sous-marin reliant Mascate à l'Inde par la côte du Mekran est un fait accompli. En outre le gouvernement de l'Inde anglaise fera poser par la Cie du télégraphe indo-européen un autre câble de Koueït à la côte de Mekran, au sud du Beloutchistan.

Mascate capitale de l'Oman, occupe une position importante sur la côte S.-E. de l'Arabie. C'est un centre commercial très développé, l'entrepôt naturel des marchandises circulant entre l'Inde, l'Arabie et la Perse. Longtemps au pouvoir des Portugais, la ville a conservé, de cette occupation, un caractère quelque peu européen dans ses principaux édifices. Le climat est un des plus chauds du globe et une température de 40° à l'ombre est chose normale. Des services réguliers de bateaux à vapeur mettront Mascate en communication avec Bombay d'une part et Bassorah de l'autre.

Quant à Koueït, dont il a été question dernièrement à propos d'un incident anglo-turc, sa position au fond du golfe Persique en fait le terminus probable du futur chemin de fer de Bagdad. On voit dont facilement l'intérêt qu'ont les Anglais à prendre position sur ces divers points du golfe Persique par où passera la route la plus directe d'Europe aux Indes.

Tonkin : *Le pont de Hanoï.* — Le 28 mars 1902 a eu lieu l'inauguration du grand pont de Hanoï en même temps que celle de la ligne d'Hanoï à Haïphong dont la *Revue Française* a parlé (avril p. 252). M. Guillemoto, directeur gal des travaux publics, a rappelé à ce propos l'histoire de ce grand travail d'art. La première pierre en avait été posée le 13 septembre 1898; il a donc été exécuté en 3 ans 1/2. Ce pont, jeté sur le fleuve Rouge, comprend 20 appuis de 44 mètres de haut qui atteignent le terrain solide à plus de 30 mètres au-dessous du niveau des eaux. Ces appuis supportent une charpente métallique de 1.682 m. de long, dont les points culminants s'élèvent à 17 m. au-dessus du sommet des piles et à 61 m. au-dessus du sol de fondation. Les cantilevers du pont apparaissent sous la forme de « neufs géants » de 61 m., ayant les jambes écartées de 75 mètres et dont les bras tendus sur 30 m. 60 supportent des poutres de 45 m. de long sur 6 de haut. La projection verticale de l'ouvrage remplit dans l'espace un rec-

Digitized by Google

tangle de plus de 100.000 m. carrés et il a été mis en œuvre, pour sa construction, 30.000 m. cubes de pierres et 5.300 tonnes de métal. La dépense a été de 6.200.000 fr. L'industrie française a fourni les poutres, les caissons, les appareils et l'outillage, ainsi que le personnel dirigeant. La main d'œuvre a été fournie par les indigènes, les travaux les plus difficiles ont été l'exécution des maçonneries à l'air comprimé, au moyen de caissons supportant des charges d'eau de plus de 30 mètres.

Chine : *Convention anglaise et chemins de fer.* — Le 29 avril 1902, une convention a été conclue entre l'ambassadeur anglais sir E. Satow et Yuan Chi Kai, vice-roi du Tchili et Hou You Fen, directeur des chemins de fer, aux termes de laquelle le chemin de fer de Tien-Tsin à Chan-Haï-Kouan, encore exploité militairement doit être rendu à l'administration chinoise. Quelques conditions ont été ajoutées, comme la nomination d'un directeur adjoint militaire, de nationalité britannique et de 2 assistants l'un Japonais, l'autre Allemand. La Chine prend l'engagement d'exécuter les obligations contractées par l'administration militaire anglaise du chemin de fer. Ces conditions acceptées, le chemin de fer devait être restitué le 1er juin, après avis favorable des autres puissances.

Cette restitution aurait produit peu d'effet sans l'adjonction d'une clause finale, qui sous une apparence inoffensive, a une portée considérable. C'est celle en vertu de laquelle la Chine s'oblige à ne laisser construire aucun chemin de fer en dehors de ceux déjà concédés dans un rayon de 80 milles (128 kilomètres) de la ligne actuelle. Il paraît tout d'abord n'y avoir là qu'une raison de concurrence commerciale, mais en examinant les choses, au fond on voit une grosse question politique apparaître, et cela par le fait seul de la composition de la compagnie du chemin de fer. Celle-ci est bien chinoise, mais ses administrateurs, son personnel technique, ses actionnaires sont en immense majorité de nationalité britannique et, par l'accord intervenu, elle est investie dans la région du chemin de fer d'un véritable privilège, qui est en opposition avec le principe de la politique de la porte ouverte.

Avec un tel privilège le syndicat franco-belge, qui construit la ligne Pékin-Hankéou, ne pourra jamais construire un embranchement sur Tien-Tsin et se mettre en communication avec la mer. Mais le but principal est de porter un coup à la Russie, à qui on prête l'intention de construire un chemin de fer à travers la Mongolie jusqu'à Pékin, qui est dans la zone privilégiée. Le but n'est pas avoué, mais il n'en est pas moins réel.

Cet arrangement a suscité les protestations de puissances visées plus ou moins directement et même des Etats-Unis, avec lesquels l'Angleterre soutenait jusqu'ici le principe de la porte ouverte.

Personnel des douanes. — On sait que les douanes impériales chinoises dirigées par un Anglais, sir Robert Hart, sont une institution toute-puissante dans le céleste empire. Elles comprennent deux catégories d'employés :

Digitized by Google

la 1re (le *indoor staff)* comprend 279 employés non chinois et la 2e (*outdoor staff*) en comprend 551, soit un personnel total de 830 personnes non asiatiques, dont 55 0/0 d'Anglais (455). Dans la 1re catégorie, on constate en 1901 la présence de 146 Anglais, 30 Français, 20 Allemands, 12 Américains 7 Russes etc. Dans la 2e figurent 305 Anglais, 11 Français, 77 Allemands, 53 Américains, 4 Russes, 32 Scandinaves, 23 Danois etc. Il est à remarquer que la proportion des employés supérieurs français est plus grande que celle des Allemands, tandis que c'est tout le contraire pour les employés de 2e catégorie. Les Allemands font une vive campagne en ce moment en vue d'avoir une plus large part dans l'administration des douanes chinoises ; il nous semble que la France devrait aussi se préoccuper d'y être représentée plus fortement. Et cependant les Allemands, de 1898 à 1901, ont gagné 5 places dans la 1re catégorie, alors que les Français n'en ont gagné qu'une.

Français à l'île d'Haïnan. — Un événement important s'est produit à Haïnan pour l'influence française et mérite d'être commentée. Un Français, M. Laune, a lancé une chaloupe à vapeur destinée à faire le tour de l'île. Le 1er voyage a été effectué en janvier dernier avec 25 passagers partant de Hoïhow; ils devaient descendre la côte orientale, mais le mauvais temps les obligea à suivre le littoral occidental et à faire leur retour par l'est. La chaloupe ne cale que 60 tonnes et ne peut guère résister à une tempête. Mais ce petit bateau doit être suivi de plusieurs autres plus grands, si le succès répond à la tentative. Cette tentative, la 1re depuis l'installation d'un consul français à Hoïhow, est de fort bon augûre.

OCÉANIE

Bornéo : *British North Borneo.* — M. Archibald R. Colquhoun, appréciant les efforts de la *British North Borneo Company* dans la partie anglaise de la grande île, fait remarquer les grandes difficultés qu'elle rencontre. Le pays ne renferme pas de riches régions agricoles et minières, le commerce converge vers les rivières et le succès d'un réseau de chemins de fer est très problématique. Les indigènes préfèrent le transport des produits vers le littoral au moyen de leurs canots, car c'est un moyen très économique. Les chemins de fer seraient fort coûteux à Bornéo, car il faudrait établir les lignes dans une brousse épaisse ou des replis montagneux, sans subvention, des compagnies ne pourraient suffire à leurs dépenses.

Les peuplades de l'intérieur vivent dans l'anarchie. Les établissements de la Cie anglaise ont été souvent attaqués, même sur la côte. Le régime de la Cie à charte ne peut donc être que provisoire et le Bornéo septentrional réclame un régime d'administration directe. L'île, d'ailleurs, renferme un excellent port, au nord ; sa position est favorable à un développement considérable si les mesures sont prises en conséquence.

Philippines : *Opérations à Mindanao.* — Les Américains ont entrepris la conquête de Mindanao que les Espagnols eux-mêmes n'avaient jamais pu

Digitized by Google

soumettre. Aussi rencontrent-ils une opiniâtre résistance de la part des farouches populations musulmanes de cette partie des Philippines. Quittant le littoral, où ils avaient dû rester jusque-là, ils s'avancèrent à l'intérieur, où les indigènes étaient retranchés fortement. C'est là que vinrent les assiéger les troupes américaines qui comprenaient 7 compagnies du 27e d'infanterie, plusieurs batteries d'artillerie de montagne et des auxiliaires indigènes, soit, en tout, 2.500 hommes.

Avant de donner l'assaut, le commandant américain somma les assiégés de se rendre. Ceux-ci répondirent par une décharge générale et les canons américains commencèrent à tonner. Grâce à leur nombre et à leur supériorité d'armement, la victoire resta aux Américains, mais au prix de nombreuses pertes. Plus de 70 Américains, dont 5 officiers, ont été mis hors de combat ; leurs auxiliaires indigènes ont été très éprouvés.

Les Philippins se sont battus comme des lions. Les deux sultans, Pantapatour et Rajamuda, qui s'étaient réfugiés dans le fort, se sont faits tuer à la tête de leurs hommes. Un autre fameux chef, Baya, est au nombre des morts. Les fossés étaient comblés par les cadavres. Les corps à corps ont été nombreux, et terribles. Après avoir épuisé leurs cartouches, les Moros se sont battus avec leurs *kris* malais, infligeant des blessures hideuses aux Américains. Les blessés eux-mêmes, étendus mourants dans les hautes herbes, se relevaient pour frapper par derrière les soldats.

Cette victoire coûte cher aux Américains. La colonne expéditionnaire est hors d'état de continuer sa marche. Il lui faut rester sur la défensive en attendant des renforts de Manille.

Massacres et torture. — Les Anglo-Saxons se signalent depuis quelque temps par la férocité avec laquelle ils font la guerre. On n'a pas oublié l'inhumanité des Anglais au Transvaal, entassant comme un vil bétail femmes, enfants et vieillards dans des camps mal abrités et les y laissant périr de contagion, de misère et même de faim.

Les Américains aux Philippines, toujours désireux d'étonner les peuples anciens, ont fait pis encore ; ils ont massacré des populations désarmées et appliqué la torture à leurs prisonniers. Cela résulte de documents officiels, de rapports déposés au Sénat américain et des témoignages de procès retentissants. Afin de répandre la terreur, le général Smith, qui a comparu à Manille devant une cour martiale, avait ordonné de transformer l'île de Samar en désert en exterminant les natifs. Le major Waller est venu déposer qu'il en avait bien reçu l'ordre. D'autres témoins ont déclaré que les indigènes au dessus de 10 ans, considérés comme des ennemis, avaient été massacrés, les villages dévastés, les fermes brûlées.

Un rapport du major Gardener, gouverneur civil de la province de Tabayas, daté du 16 décembre 1901 et communiqué au Sénat, fait connaître des faits de torture renouvelés du pire moyen-âge. En voici un exemple. Le maire d'Igbaras est amené, nu jusqu'à la ceinture, devant un groupe d'officiers américains. On le couche par terre sous un récipient d'eau. Le robinet

Digitized by Google

est placé dans sa bouche et est ouvert. On lui dit après : « Avoue ». Il fait un signe affirmatif et on le redresse. Mais comme il refuse de parler, une pompe est ajustée à un réservoir; le bout d'un tuyau en caoutchouc est introduit dans la bouche du patient et l'on pompe. Un 2e tuyau dans le nez ne donnant pas plus de résultat, le chirurgien qui est là, non pour soigner mais pour martyriser, fait jeter du sel dans l'eau. Le patient est vaincu et consent à parler.

Dans d'autres circonstances ce sont des prêtres catholiques indigènes qui sont accusés d'avoir donné assistance à leurs compatriotes. Ils sont arrêtés, malmenés, jetés au cachot; plusieurs sont fusillés. On pourrait multiplier les exemples de cette guerre atroce où les barbares ne sont pas les indigènes, mais ceux qui invoquent les grands principes de liberté et de civilisation ! Sans doute ces pratiques ne sont pas générales, mais elles ne sont que plus abominables quand elles sont autorisées et ordonnées par les chefs.

Nlles Hébrides : *Situation.* — Afin de favoriser nos compatriotes établis aux Nlles Hébrides, un décret a déterminé les quantités de produits des îles qui pourraient être admises en France dans les mêmes conditions que les autres produits coloniaux. Il y a là une heureuse assimilation. M. Aubry-Lecomte, de retour de l'archipel, déclare que leur climat est très sain et que les colons peuvent s'y établir avec leur famille. Les missionnaires français y vivent en bonne intelligence avec les colons; des élèves indigènes des missionnaires parlent le francais. Il serait à souhaiter que nos missions puissent disposer de ressources plus grandes ce qui leur permettrait d'étendre leur action au grand profit de la France.

La situation assez favorable des établissements français excite de plus en plus les convoitises britanniques. L'Australie, depuis qu'elle est constituée en confédération, se préoccupe vivement de la situation des colons anglais. A force d'insistance elle a obtenu du cabinet de Londres la nomination d'un commissaire anglais résidant aux Hébrides. D'autre part une maison de Syndey se propose de transporter gratuitement des émigrants dans l'archipel et de leur louer à un taux purement nominal, les terrains qu'elle y possède. Les Anglais, on le voit, savent soutenir leurs nationaux. Au pavillon de Flore on devrait bien prendre exemple sur eux.

AMÉRIQUE ET DIVERS

Etats-Unis : *Statue à Rochambeau.* — Le gouvernement américain vient d'inaugurer solennellement à Washington (24 mai), la statue du maréchal de Rochambeau. Cette statue, qui est la reproduction de celle inaugurée il y a 2 ans à Vendôme, pays natal du maréchal, est comme cette dernière, l'œuvre du sculpteur Hamar, un sourd-muet, auquel un banquet monstre a été offert par les sourds-muets des Etats-Unis. Washington possédait déjà une statue de Lafayette. Celle de Rochambeau manquait; elle est érigée aujourd'hui et rappellera davantage aux Américains les éminents services

Digitized by Google

que le maréchal leur rendit et la part prépondérante qu'il prit à la reddition de l'armée anglaise à Yorktown en 1781. Ces événements ont fait l'objet dans la *Revue Française* d'une étude très documentée due à la plume du marquis A. de Rochambeau (1).

Cuba : *Inauguration de la république.* — Tous les Cubains ne furent certains de voir leur pays investi de son indépendance que le jour où le drapeau étoilé fut abaissé pour faire place au pavillon cubain (20 mai 1902). La *Revue Française* a retracé (2) dans quelles conditions les Cubains ont eu à débattre leur indépendance avec les États-Unis qui, après l'avoir promise, ne semblaient pas disposés à la reconnaître. Moins hésitant que le président Mac-Kinley, le président Roosevelt s'est décidé à faire le sacrifice de ne pas annexer Cuba. Mais il ne faut pas oublier que l'indépendance de la nouvelle république n'est pas complète, les États-Unis, en vertu du célèbre amendement Platt, s'étant réservé un droit de tutelle, d'intervention en cas de troubles et des points d'appui pour leur flotte. M. Estrada Palma, élu président par l'Assemblé cubaine, a pris possession de ses fonctions le 20 mai et au même moment le gouverneur américain Wood a quitté la Havane. Le nouveau gouvernement aura la tâche très délicate de régler les rapports commerciaux avec les États. Le sucre est de beaucoup la plus grosse production de Cuba ; si les Américains ne font pas à ce produit de sérieuses concessions sur leur tarif douanier, c'est la ruine pour les planteurs qui ne disposent plus du marché privilégié de l'Espagne.

Caravane scolaire d'Arcueil. — C'est un beau résultat pour le collège d'Arcueil d'être arrivé à sa 38e grande caravane, et les jeunes gens qui emploient ainsi leurs vacances à voyager le font avec utilité et agrément En 1901, sous la conduite du P. Le Roy, la caravane visita la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro, Corfou, traversa l'Epire jusqu'à Janina et, par les pittoresques couvents des Météores, en Thessalie, Delphes, parvint à Athènes. Le retour s'effectua par la Sicile, Naples et l'ascension du Vésuve.

En 1902, la caravane visitera la Crimée, le Caucase, l'Arménie russe, Echmiadzine, la ville sainte des Arméniens, Constantinople, Sofia, Belgrad et Budapest. Ce beau voyage durera 6 semaines.

— Signalons à l'Office colonial, au Palais Royal, une intéressante exposition, jusqu'au 10 juin, des dessins, aquarelles, photographies, de M. Eug. Gallois, rapportés d'Océanie, Antilles et Guyane.

De la Côte d'Ivoire au Soudan et à la Guinée, par H. d'Ollone, Hachette éditeur. — Nous avons déjà eu l'occasion de parler en détail de la mission Hostains-d'Ollone, dont le récit officiel est publié par le capitaine d'Ollone. On sait que le but de la mission était double : opérer la jonction de la Côte d'Ivoire et du

(1) *Le centenaire d'Yorktown*, *Rev. Fr.* de juil. 1885 à avril 1886.

(2) *La Situation à Cuba*, par G. Tricoche, oct. 1901, p. 566.

Digitized by Google

Soudan, et étudier la région où devait passer la frontière du Libéria. L'entreprise fut menée à bien, grâce à la prudence et à l'énergie des deux explorateurs qui eurent à surmonter des obstacles de toute nature et à guerroyer contre des tribus anthropophages. Partis de Grand Bassam (déc. 1898) ils arrivaient 15 mois plus tard à Beyla, au Soudan, après avoir traversé la forêt tropicale en suivant le cours du Cavally.

L'auteur qui, dans sa préface, s'excuse spirituellement d'avoir à « ennuyer » le lecteur, s'en tire très adroitement dans les descriptions pittoresques, les études de mœurs, les anecdotes, les légendes, semées au cours de son récit et relevées encore par une série de belles gravures et des cartes.

Il faut maintenant tirer parti de cette mission et faire en sorte que la Côte d'Ivoire ne reste pas un rivage sans hinterland. La forêt est riche en bois précieux et n'attend que son exploitation. M. d'Ollone établit la valeur du pays dans des appendices où il traite du climat, du sol, de la faune et de la flore, de l'ethnographie et du commerce du pays. C'est démontrer combien la mission a pu recueillir de documents et faire œuvre utile.

Les Cévennes (*Guides Joanne*), Hachette, édit. — A l'époque où se forment les projets de voyage, cette nouvelle édition du guide de M. Paul Joanne est on ne peut mieux venue. Outre la grande chaîne des Cévennes, quelles sont les régions décrites par le Guide ? D'abord les Causses, cette merveilleuse contrée des cañons du Tarn, où la barque qui conduit le touriste passe au pied de falaises gigantesques et à pic. Dans le voisinage sont les grottes de Bramabiau et Dargilan et cette curieuse cité en pierres naturelles : Montpellier le Vieux Plus au nord la curieuse région du Puy en Velay. Puis ce sont les cañons trop peu visités de l'Ardèche, les stations thermales de Vals, Lamalou, Bagnols, les curiosités monumentales de Nîmes, Aigues-Mortes, Béziers, Carcassonne, etc.

De nombreux plans et cartes en couleurs complètent fort heureusement cet ouvrage pour la plus grande utilité des touristes. Un index alphabétique avec tous les renseignements usuels, des modèles d'itinéraires font de ce guide un instrument indispensable pour visiter une région remarquable par la variété de ses attractions.

A travers Bornéo. — Bornéo est certainement une des régions les moins connues de l'Océanie. Au péril de sa vie, un intrépide voyageur, M. Adolphe Combanaire, a été explorer cette immense île de Bornéo, deux fois grande comme la France et dont l'intérieur était jusque là à peu près ignoré. A la recherche d'un arbre inconnu, producteur de gutta-percha et qui ne se trouve qu'au centre de Bornéo, M. Combanaire, pour arracher à la nature un secret jalousement caché, s'est enfoncé dans la jungle et la forêt. Il nous décrit les péripéties de ce dangereux voyage, où il a observé les mœurs forts curieuses des populations et des animaux, ainsi que les productions végétales de l'île. *Au pays des coupeurs de têtes à travers Bornéo*, tel est le titre de cet attrayant voyage qui est accompagné d'une photographie et d'une carte. Plon, éditeur.

— En présence du nombre croissant des articles sur les colonies, l'Union coloniale française vient de publier un **Bulletin bibliographique colonial** qui cite et analyse au besoin les articles en question. Nous signalons cet utile document à nos lecteurs.

Le Gérant, ÉDOUARD MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 11116-5-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

LES CHEMINS DE FER EN TUNISIE

Après une série de vicissitudes dues à l'action obstructive du Parlement français, la Tunisie va pouvoir reprendre ses travaux de chemins de fer. Il y a environ 18 mois, l'administration de la Régence de Tunis qui, depuis l'établissement du protectorat, a seule créé routes, ports et chemins de fer, se proposait de poursuivre l'extension du réseau ferré en prolongeant, vers le Kef et les gisements de phosphates de Kalaat-es-Senam, la ligne de Tunis à Pont-du-Fahs. Tout était prêt : le tracé était étudié, le devis dressé, un contrat passé avec une société industrielle pour la construction de la ligne, lorsque survint à la Chambre des députés (8 et 15 février 1901) une interpellation de M. A. Berthelot sur l'administration de la Tunisie en général et la création de nouvelles voies ferrées en particulier.

M. Berthelot, qui avait, tout récemment encore, trouvé que tout était pour le mieux dans le régime du protectorat, s'apercevait subitement que tout allait mal. Attaquant avec passion le projet de chemin de fer de Kalaat-es-Senam, il déclara que son exécution serait très préjudiciable à la ligne existante de la Medjerda et que, par suite, la métropole, qui payait pour cette ligne une garantie d'intérêt, verrait encore s'accroître les sommes qu'elle aurait à verser de ce chef. C'était rabaisser la discussion, et, pour une question d'argent de minime importance, arrêter l'œuvre de pénétration et de développement de la Régence. Mais, la Chambre, plus apte à comprendre les questions d'intérêt que celles d'une politique à larges vues, fit sienne la thèse de l'interpellateur et vota un ordre du jour en vertu duquel la création de voies ferrées en Tunisie ne pouvait avoir lieu avant que les projets n'aient été soumis au contrôle du Parlement. Ce vote, qui établissait l'ingérence de la métropole dans les affaires intérieures de la Tunisie, détruisait l'autonomie financière de la Régence au moment même où l'on pouvait constater l'excellence des résultats obtenus par le système décentralisateur du protectorat. La conséquence du vote de cet ordre du jour fut d'arrêter net l'extension du réseau ferré. Aucune suite ne fut donnée au projet de la ligne de Kelaat-es-Senam, et l'entrepreneur n'eut rien de plus pressé que de résilier son contrat, car la perspective d'un examen par les Chambres, avec tout son cortège de lenteurs, était loin de lui apparaître sous un aspect séduisant. Il n'avait d'ailleurs pas tort,

Digitized by Google

car ce n'est qu'au bout de 15 mois après l'interpellation Berthelot que la loi autorisant l'extension du réseau ferré tunisien a pu voir le jour (*J. Officiel* du 1er mai 1902).

Avant de venir en discussion à la Chambre, les nouvelles lignes projetées avaient été, en raison de leur tracé, l'objet de vives polémiques. Et, pour mieux juger des tracés proposés, il est nécessaire de se reporter à l'origine même du réseau.

Au moment de l'établissement du protectorat français, en 1881, les chemins de fer en Tunisie comprenaient : 1° la ligne de la Medjerda (Tunis-Ghardimaou), à voie large, longue de 196 kilomètres; 2° les lignes de Tunis-la-Goulette et Tunis-Bardo, à voie étroite (34 kil.), exploitées par une société italienne, à laquelle elles n'ont été rachetées qu'en 1898.

Dans les 10 années qui suivirent, une petite ligne fut seule construite, celle de Pont-de-Trajan à Béja-Ville (14 kil.), par suite de non-accord pour les tracés projetés entre la Cie de Bône-Guelma et l'administration de la Régence. Les difficultés ayant été aplanies, on construisit successivement les lignes de Djedeida à Bizerte (73 kil.), de la région de Tunis (Menzel, Nabeul, Zaghouan, Fahs), de Tunis-Sousse (150 kil.) se greffant sur les précédentes, de Kalaa-Srira à Kairouan (50 kil.) et enfin de Sfax à Gafsa (250 kil.) Toutes ces lignes, sauf celle de Bizerte et de Béja, sont à voie étroite. Le réseau tunisien, qui ne comptait que 230 kilomètres de chemins de fer il y a 20 ans, en possède aujourd'hui plus de 900.

Depuis 3 ans, un temps d'arrêt s'est produit; il a été employé à préparer l'extension du réseau en cherchant à donner satisfaction aux diverses régions de la Tunisie. Ce n'a pas été chose facile, en raison des difficultés provenant de la nécessité de trouver un trafic rémunérateur pour les lignes à créer et de favoriser en même temps le développement de la colonisation.

Depuis de longues années déjà, dit le *Génie Civil*, les services techniques du protectorat ont reconnu la nécessité, après avoir décidé les travaux qui doivent transformer quatre ports de cabotage — Sfax, Sousse, Tunis et Bizerte — en ports de grande navigation, de créer des voies de pénétration capables de drainer le pays et d'amener à ces ports le trafic qui leur est indispensable. On peut se demander si cette dispersion des efforts sur tant de points ne donnera pas les mêmes déplorables résultats qu'en France; mais le mal est fait, et il ne s'agit plus que de tirer le meilleur parti de la

Digitized by Google

situation, en combinant un réseau ferré qui donne, dans la mesure du possible, satisfaction à tous les intérêts. Ce serait une faute, cependant, de concevoir ces chemins de fer comme des tronçons séparés et sans lien commun, au lieu de les rattacher en un plan d'ensemble, susceptible de développements ultérieurs, en corrélation intime avec les grandes artères créées dès la première heure.

Dès à présent, on peut regretter de voir cette unité compromise, par la coexistence de lignes à voie normale et de lignes à voie étroite. Toutefois, celles-ci concernent surtout les voies de pénétration de Sfax à Gafsa et de Sousse à Kairouan, ainsi que la ligne côtière, qui relie Tunis aux différents ports. Ces lignes sont isolées dans la région médiocrement riche, située au sud des monts O. Madjer et des Zlass, qui s'étendent obliquement de Zaghouan jusqu'au sud de Tebessa ; elles se relieraient difficilement par dessus cette crête montagneuse, au réseau de la région septentrionale, qu'on peut envisager comme formant un groupe autonome et infiniment plus important au triple point de vue politique, militaire et commercial.

Si donc, on projette en même temps de prolonger la ligne Sousse-Kairouan jusqu'à Kasserine, le programme des travaux qui sert à justifier un projet d'emprunt de 30 millions, comprend surtout les chemins de fer qu'il convient de construire dans le vaste triangle Tunis-Tebessa-Bizerte.

Cette région, à la vérité, possède déjà une ligne importante à voie normale qui, de Souk-Ahras, prolongeant le réseau algérien, suit la Medjerda, assez loin de la mer pour ne pas nuire au cabotage, et bifurque à Djedeida en deux branches se dirigeant, l'une sur Tunis et l'autre sur Bizerte. Tunis n'est pas à l'abri d'un coup de main en cas de guerre, et il serait facile à l'ennemi, après un débarquement, d'occuper Djedeida, à 20 kilom. de là, coupant ainsi les communications de Bizerte avec l'intérieur du pays. Cette considération explique comment on a résolu, dans un intérêt stratégique, de construire un second embranchement, soudé sur le premier, à Mateur, à 34 kilom. de Bizerte, et rejoignant la grande ligne au Pont-de-Trajan, à environ 100 kilom. de la mer. Cette ligne est à l'écartement de 1m44.

Ces prémisses posées, il faut se demander comment on pourrait arriver à construire de nouvelles voies ferrées dont l'exploitation ne serait pas une charge pour le budget de la Régence.

La colonisation rurale ne s'est pas assez développée, dans l'intérieur de la Tunisie, pour que ses besoins et ses produits assurent dores et déjà, à de nouvelles voies ferrées, une exploitation rémunératrice. Mais, fort heureusement, on a découvert successivement, à partir de 1885, d'importants gisements de phosphates, qui manquent de moyens de transport pour le moment, et peuvent fournir un tonnage annuel considérable aux entreprises nouvelles, C'est donc, avant tout, vers ces gisements que doivent se diriger les lignes projetées. On est parfaitement d'accord sur ce point ; où la diver-

Digitized by Google

gence commence, c'est lorsqu'il s'agit de déterminer le port terminus où se fera l'embarquement.

Pour la région du sud, point de difficulté : l'important gisement de Gafsa, le premier découvert, est déjà relié au port de Sfax par une ligne très longue, construite à grands frais, dans une région à peu près désertique. Sousse sera le débouché de la ligne qui, par Kairouan, s'étend jusqu'au pied des montagnes, à Kasserine, point situé, à vol d'oiseau, assez près de Tebessa pour qu'on eût été tenté d'y rejoindre le réseau algérien, si les cols qu'il faudrait franchir n'étaient pas d'un accès trop difficile.

Dans la région du nord, se trouvent enfin deux centres miniers importants : entre la Medjerdah et la mer, non loin du cap Nègre, de nombreuses mines de fer et autres, en même temps que de grandes forêts, pourraient donner lieu à un trafic considérable, et tôt ou tard, on les dotera d'un chemin de fer permettant d'amener leurs produits à Bizerte ; mais, pour le moment, toute l'attention se porte sur les gisements de phosphates, situés entre le Kef et Tebessa, et dont les plus riches sont, sans doute, ceux de Kalaat-Djerda et Kalaat-es-Senam. C'est cette région à laquelle il s'agit de créer un débouché.

Lorsqu'en 1889, M. Michaud, directeur des travaux publics de la Régence, engagea la question pour la première fois, Bizerte existait à peine et l'on pouvait douter de son avenir : on proposa donc de diriger la ligne sur Tunis. Mais voilà que le nouveau port créé à Bizerte prend un essor considérable; sa position merveilleuse lui crée des avantages évidents, au point de vue commercial aussi bien qu'au point de vue militaire; on a tout intérêt à le développer autant qu'on le pourra pour que nos vaisseaux de guerre y trouvent toutes les ressources des grands ports et qu'il fournisse du fret aux navires de commerce. Dans ces conditions, il ne s'agit plus de l'écarter par une sorte de question préalable, mais d'examiner si ce n'est pas là, précisément, le débouché le plus convenable que l'on cherche. La question aurait, sans doute, été tranchée pour le mieux et rapidement, si elle n'avait immédiatement revêtu le caractère d'une rivalité entre deux villes, rivalité envenimée par le choc des intérêts particuliers qui finissent, le plus souvent, par obscurcir les intérêts généraux de la colonie.

Suivant l'itinéraire préconisé par les représentants de Bizerte pour amener dans ce port les phosphates de Kalaat-es-Senam, le tracé partant de ce dernier point suivrait tout d'abord la vallée de l'oued Sarrath pour passer ensuite dans celle de l'oued Tessa et viendrait se souder à Souk-el-Khemis à la ligne de la Medjerda qu'il suivrait jusqu'à Pont-de-Trajan. De ce point, le tracé se dirigerait sur Mateur où il rejoindrait la ligne en exploitation de Bizerte.

Les tronçons à construire, ceux de Kalaat-es-Senam à Souk-el-Khemis (139 kil.) et de Pont-de-Trajan à Mateur (65 k.) représentent un total

Digitized by Google

de 201 kilomètres. Les sections construites, Souk-el-Khemis à Pont-de-Trajan (29 k.) et Mateur à Bizerte (34 k.) en représentent 63. La longueur totale de la ligne aboutissant à Bizerte aurait donc 264 kilomètrres. Elle en aurait 8 de plus, soit 272 si, au lieu de bifurquer à Pont-de-Trajan sur Bizerte, on suivait la ligne existante de la Medjerda jusqu'à Tunis.

Si maintenant on examine l'itinéraire suivi par la ligne aboutissant à Tunis au sud de la Medjerda, on trouve les distances suivantes : de Kalaat-es-Senam à Pont-du-Fahs, 189 kil. à construire; de Pont-du-Fahs à Tunis, 64 kil. construits. L'ensemble de la ligne aurait ainsi 253 kilomètres.

En comparant les deux tracés partant de Kalaat-es-Senam on trouve 264 kil., dont 201 à construire, pour celui de Bizerte et 253, dont 189 à construire pour celui de Pont-du-Fahs. L'avantage, au double point de vue de la distance totale et des kilomètres à construire est donc en faveur de la ligne passant par Pont-du-Fahs. Celle-ci a encore le grand avantage d'ouvrir à la colonisation une région fertile, fort mal desservie jusqu'ici et qui ne peut prendre de développement que par la création de voies de communication faciles. C'est un fait reconnu aujourd'hui que le rail doit accompagner et même précéder la colonisation. Son application est on ne peut plus justifiée dans le nord de la Tunisie qui ne recevra, dans ses parties non encore occupées, de peuplement français d'une façon appréciable, que par la création de voies ferrées.

En outre de sa plus grande longueur et du nombre plus élevé de kilomètres à construire, le tracé aboutissant à Bizerte avait l'inconvénient d'obliger à un transbordement. En effet, tandis que la ligne Pont-du-Fahs devait être toute à voie étroite, celle de Bizerte devait être mixte : à voie large de Bizerte à Souk-el-Khemis et à voie étroite au-delà, la continuation de la ligne à voie large devant être une cause de sensible surélévation de dépenses. Il serait résulté de cet état de choses de sérieux désavantages pour le trafic.

Aussi les projets définitifs ont maintenu la préférence au tracé primitif Kalaat-es-Senam-Pont-du-Fahs. Un embranchement d'environ 20 kilomètres reliera le Kef à la ligne nouvelle. Ce raccordement aurait également eu lieu par l'adoption du tracé concurrent.

Mais si les pouvoirs publics ont jugé nécessaire d'ouvrir une grande ligne de communication suivant, à peu près parallèlement, la ligne de

Digitized by Google

la Medjerda, ils n'ont pas voulu cependant négliger Bizerte et ne rien faire pour ce grand port dont personne ne conteste plus aujourd'hui la haute importance. Point d'appui de la flotte et port de guerre en construction, Bizerte ne doit pas craindre l'établissement d'un grand courant commercial, au contraire.

Nous avons en France, dit le *Génie Civil*, à Brest et à Cherbourg, la preuve que des ports de guerre peuvent exister, côte à côte, avec d'importantes installations commerciales, sans inconvénients pour les uns ou pour les autres. On peut aller plus loin et dire que cette juxtaposition est presque nécessaire, car elle permet de tenir à la disposition de notre marine de guerre les moyens exceptionnels, en outillage, en ouvriers, en personnel de toute sorte, aussi bien que les approvisionnements, dont elle a besoin dans certaines circonstances exceptionnelles.

Les expériences de ravitaillement tentées, en 1901, à Toulon, en sont la preuve formelle. Malgré l'importance considérable des installations de ce port exclusivement militaire, son outillage s'est trouvé insuffisant pour assurer l'embarquement rapide du charbon nécessaire à toute une flotte; d'autre part, l'éventualité d'une telle opération est si rare, qu'on hésite à pourvoir le port de l'outillage et des chalands qu'elle comporterait et qu'on trouverait instantanément dans un de nos grands ports de commerce. Mais, si cette nécessité de la coexistence d'installations militaires et commerciales se fait sentir, en France, pour des ports tels que Brest, Cherbourg et Toulon, où l'importance des mouvements et des constructions maritimes justifient l'accumulation de ressources exclusivement militaires, assez considérables pour se suffire à elles-mêmes, combien plus indispensable ne se manifeste-t-elle pas dans un simple point d'appui de nos flottes, comme Bizerte. Où trouvera-t-on, en temps de guerre, les mille ou deux mille ouvriers qu'il faut prévoir, si, dès le temps de paix, la situation commerciale et industrielle ne contribue pas à y réunir cette population spéciale?

Il est un côté de la question sur lequel il convient d'insister. Nous n'aurons, à Bizerte, un solide point d'appui qu'en y constituant un stock de charbon considérable. Un approvisionnement permanent de 50 à 60 000 tonnes est à peine suffisant.

Ce stock a, d'ailleurs, besoin d'être renouvelé par une consommation régulière, sous peine de s'éventer, ce qui nécessite qu'on attire, en dehors de nos vaisseaux de guerre, un important mouvement de navires de commerce et de paquebots. Bizerte est trop bien placé pour que ce mouvement lui fasse défaut, lorsque les navires y trouveront toutes facilités de ravitaillement et, notamment, du charbon à bon marché; mais tout se tient dans le problème, et le charbon ne sera bon marché que lorsque les bateaux charbonniers, assurés d'un fret de retour, amèneront le combustible à bon compte. Ce jour-là, nous aurons, à Bizerte, un marché de charbons rival de Malte, au grand profit des intérêts de la défense nationale et de notre commerce à la fois.

Digitized by Google

Jusqu'ici, on s'est contenté, à Bizerte, de quelques installations situées dans le canal même ; mais on n'ignore pas que ce canal donne accès à un bassin immense et profond, la baie de Sebra, où peuvent tenir, à l'aise, les flottes de guerre et de commerce les plus formidables. L'emplacement déjà choisi pour l'arsenal de Sidi-Abdallah isole, d'ailleurs, suffisamment les établissements militaires pour qu'il ne résulte aucun inconvénient du développement à prévoir pour les installations d'un port commercial. L'élargissement à 200 mètres au plafond du chenal qui aboutit à la baie, en assure, d'autre part, l'accès facile, quelle que soit l'importance du mouvement qu'il convient de prévoir.

C'est en vue de donner, en partie du moins, satisfaction à Bizerte, qu'a été décidée la construction d'une ligne partant de Sidi-Ahmed, près Bizerte, et se dirigeant vers les Nefzas par la vallée de l'oued Sedjenan. Il existe, de ce côté, des gisements de minerai de fer dont la concession a déjà été donnée, mais que l'absence complète de voies de communication ne permet pas d'exploiter avantageusement. La création d'un chemin de fer donnera la vie à cette entreprise et facilitera en même temps l'exploitation d'autres gisements, de calamine notamment, qui existent dans la région. Déjà, d'ailleurs, les concessionnaires des minerais des Nefzas ont pris l'engagement d'exporter, dès que la ligne sera construite, un minimum de 50.000 tonnes de minerai au tarif de 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre. Voilà donc un fret de retour tout trouvé pour les bâtiments qui viendront apporter du charbon à Bizerte et qui fera moins regretter les phosphates, au sujet desquels on s'est peut-être un peu trop emballé et dont les prix pourraient bien diminuer d'une façon sensible. D'autre part, Bizerte sera relié directement à la haute Medjerda, ainsi qu'il a été dit précédemment par la construction de la ligne de Mateur à Pont-de-Trajan. Mais cette ligne, qui met en relations directes l'Algérie avec le camp retranché de Bizerte, sera, en raison de son caractère stratégique, construite avec la participation de l'État français. Elle traversera, d'ailleurs, une contrée fertile, où la colonisation française a déjà pris pied.

Pour le centre de la Tunisie, l'accord a toujours existé entre les pouvoirs publics. La ligne de Kairouan sera prolongée jusqu'à Sbiba, au cœur de la région phosphatière de Thala, ce qui assurera un élément de trafic sérieux au port de Sousse, un peu négligé par les bâtiments de commerce, malgré les beaux quais dont il a été doté il y a quelques années. Cette ligne, construite dans un but uniquement commercial,

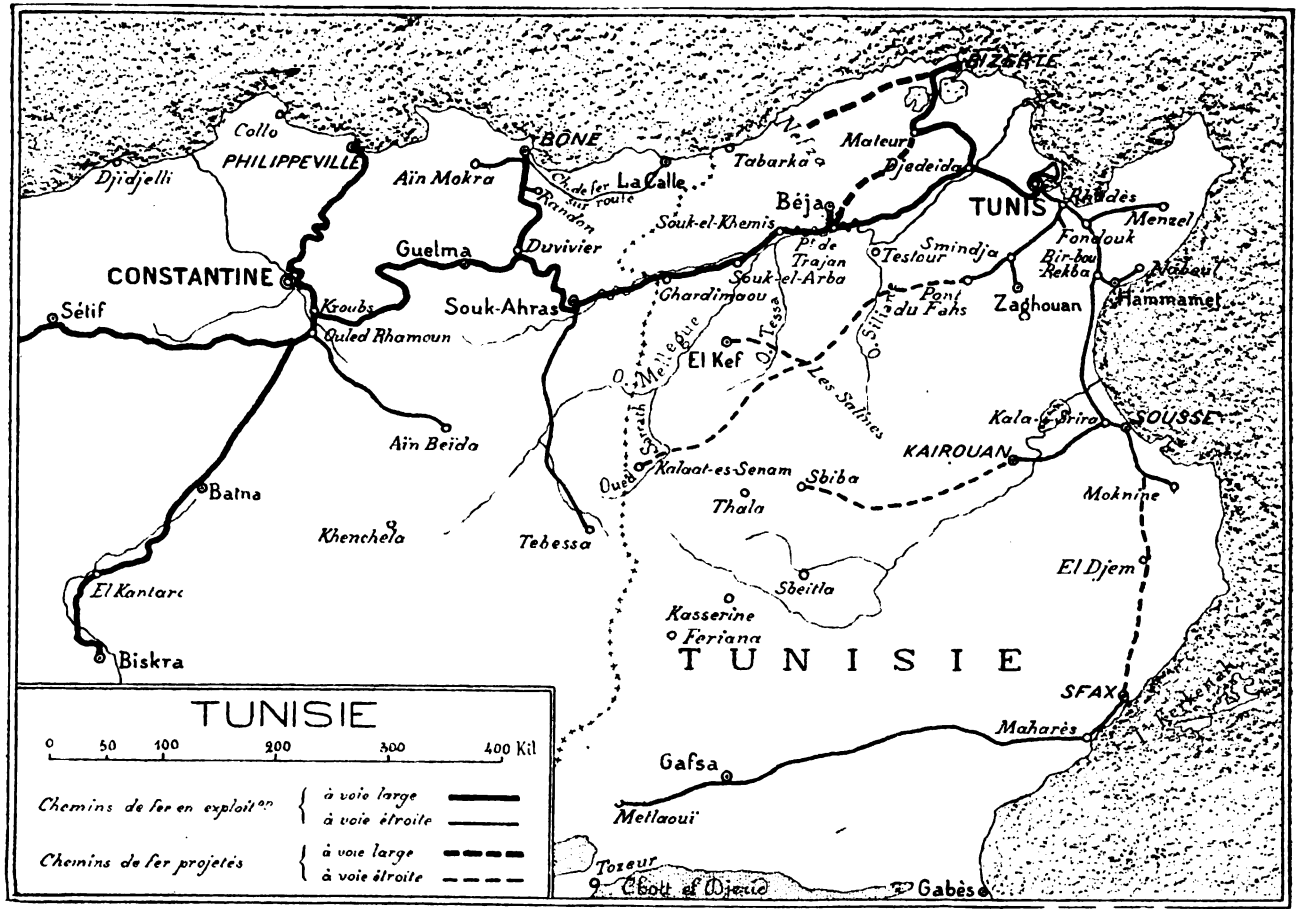
Digitized by Google

devra être poursuivie plus tard, dans un intérêt stratégique, jusqu'à Tébessa. En effet, comme on peut le voir sur la carte, 3 lignes venant d'Algérie, de Tunis et de Sousse, viennent aboutir dans la même région, mais sans se souder les unes aux autres. Il saute aux yeux que cette solution de continuité doit disparaître et que Tébessa doit devenir la clef de la 2e ligne de pénétration d'Algérie en Tunisie, ligne qui serait une précieuse ressource si la voie de la Medjerda venait à être coupée.

Enfin, le réseau secondaire tunisien sera constitué par la construction d'une ligne de Sousse à Sfax dont une amorce existe déjà depuis 1899, de Sousse à Moknine. La ligne de Sfax-Gafsa sera ainsi raccordée à l'ensemble des voies tunisiennes et il ne manquera plus au programme que la construction d'une ligne de Sfax à Gabès pour que, du nord au sud de la Régence, des communications rapides soient établies. Alors seulement, le réseau des grandes lignes de pénétration sera complètement achevé.

Pour arriver à ce résultat et obtenir l'assentiment du Parlement, devenu si malheureusement obstructionniste, par suite de l'interpellation Berthelot, il a fallu négocier, et le résident général, M. Pichon, s'y est employé avec succès. L'obstacle qui avait surgi étant la question de garantie d'intérêt de la ligne de la Medjerda, la Régence a conclu avec l'État français une convention (16 mars 1902) en vertu de laquelle elle prend à sa charge une partie de la garantie d'intérêt de cette ligne. Désormais, la France ne paiera plus cette garantie au Bône-Guelma directement, mais elle versera à la Tunisie : à l'origine 2 millions de francs, soit à peu près la dépense actuelle; puis, à partir de 1906, le versement diminuera de 31.000 fr. par an, pour disparaître en 1966. Cette convention a été approuvée par la Chambre à la suite d'un rapport conforme de M. Berthelot. La Tunisie prend à son compte tous les risques d'augmentation de la garantie d'intérêts; mais, par suite du développement naturel du trafic, ces risques ne sont guère à craindre. Par contre, elle recouvre sa liberté pour sa politique de chemins de fer. Il faut donc se féliciter de la solution intervenue. Par ses seules ressources, la Tunisie a créé son premier réseau de chemins de fer; avec l'aide d'un emprunt, elle va pouvoir créer le second, et l'absence de toute intervention parlementaire sera pour elle une cause de bonne gestion de ses intérêts.

Digitized by Google



Revue Française.

Digitized by Google

Cet emprunt, qui est le premier depuis l'établissement du protectorat, était nécessaire, la Tunisie ne pouvant avec ses seules ressources procéder à la construction des lignes arrêtées. Il devait être de 30 millions à l'origine, mais le Parlement l'a porté à 40 afin que la ligne de Sousse à Sfax pût être ajoutée au programme primitif. Il ne sera d'ailleurs réalisé qu'au fur et à mesure des besoins, à un taux n'excédant pas 4 0/0 et de façon à ne pas excéder les ressources disponibles pour le service des intérêts et de l'amortissement.

Un décret présidentiel du 30 avril 1902 (*Officiel* du 1 mai) autorise le gouvernement à réaliser dès à présent une partie de l'emprunt s'élevant à 14 millions 1/2 de francs à affecter à la construction de la ligne Pont-du-Fahs à Kalaat-es-Senam.

En résumé les lignes à construire avec les ressources de l'emprunt sont les suivantes :

Pont-du-Fahs à Kalaat-es-Senam (189 kil.), avec embranchement sur le Kef, (31 kil.) soit en tout 218 kil. (voie étroite), 14 millions 1/2 de francs;

Kairouan à Sbiba, 130 kil. (voie étroite) 9 millions 1/2;

Bizerte (de Sidi-Ahmed) aux Nefzas, 76 kil. (voie large), 6 millions;

Sousse à Sfax, 110 kil. (voie étroite), 10 millions;

Enfin, avec la participation de l'État français :

Mateur à Pont de Trajan, 65 kil. (voie large).

Si l'on considère maintenant l'ordre des travaux à exécuter c'est la ligne de Kalaat qui ouvrira la marche. Déjà les travaux préparatoires sont en cours d'exécution et la ligne doit être terminée au commencement de 1905. Le tracé, en quittant Pont-du-Fahs, se dirige en ligne droite à l'ouest jusqu'à l'oued Siliane, qu'il franchit pour entrer ensuite dans la vallée de l'oued Tessa. C'est de là, au point dit : les Salines que partira l'embranchement sa dirigeant sur le Kef. Franchissant ensuite le Khanguet-Fras et le Fedj-el-Tameur le tracé débouche dans la vallée de l'oued Sarrath pour aboutir au pied N. O. de Kalaat-es-Senam.

Au cas de futur raccordement avec Tébessa la petite ligne industrielle qui, de ce point, se dirige vers le N.-E., serait prolongée sur la ligne de Kalaat qu'elle rejoindrait, un peu avant son terminus, dans la vallée de l'oued Sarrath.

Digitized by Google

La 2e ligne à exécuter sera sans doute celle de Kairouan à Sbiba. On en verra la construction avec satisfaction dans la Régence pour donner au port de Sousse une activité qui lui fait défaut. Cette ligne n'ouvrira pas une voie de pénétration à la colonisation européenne, qui est fort rare dans ces parages, en raison de la sécheresse qui y règne habituellement.

Au 3e rang viendra alors l'exécution de la ligne de Bizerte aux Nefzas, qui sera surtout une ligne industrielle. Il est peu probable qu'elle soit jamais prolongée vers Tabarka, Bizerte n'ayant nul intérêt à être relié à un autre port, d'ailleurs peu accessible. Il convient d'ailleurs de ne pas multiplier outre mesure de ce côté des lignes qui ne pourraient couvrir leurs frais d'exploitation. En effet la construction du tronçon Pont de Trajan-Mateur devant enlever à la ligne de la Medjerda une partie de son trafic, il est bien inutile d'affaiblir encore le rendement de cette ligne par suite d'une nouvelle concurrence.

Enfin, la ligne de Sousse à Sfax ne viendra qu'en dernier et probablement pas de sitôt. Cette ligne, qui doit bifurquer à Menzel-bir-Taieb sur l'embranchement de Moknine ne desservira qu'une région peu peuplée, peu cultivée et sans avenir au point de vue du trafic. Seuls les touristes y gagneront une visite facile à l'amphithéâtre d'El Djem. Ils ont d'ailleurs depuis peu la faculté de profiter d'un service postal par automobile qui prend quelques voyageurs. Ainsi donc la soudure à la ligne Sfax-Gafsa, ne se réalisera sans doute que par intérêt stratégique.

Quant à la ligne Pont de Trajan-Mateur son exécution dépendra de la promptitude avec laquelle le Trésor français avancera les fonds à la Tunisie. Ici l'intérêt stratégique est évident et il y a lieu de croire que les questions de défense auront le pas sur les questions économiques.

L'exécution de ces travaux publics va nécessiter la présence sur les chantiers d'un assez grand nombre d'ouvriers. C'est le cas ou jamais pour l'élément français de chercher à prendre pied en Tunisie et d'arriver ainsi à s'y fixer. La Cie Bône-Guelma est d'ailleurs disposée à donner à ce point de vue la plus large satisfaction possible aux vœux exprimés à maintes reprises par le Comité du peuplement français.

A. Montell.

Digitized by Google

LA PAIX AU TRANSVAAL

Après avoir tenu en échec pendant deux ans et demi toutes les forces de l'empire britannique, après avoir lutté avec un courage, une ténacité et une abnégation que peuvent seuls enfanter le culte de la patrie, la foi religieuse et l'amour de l'indépendance, les héroïques paysans boers ont dû mettre bas les armes, épuisés mais non vaincus, devant le flot sans cesse croissant d'envahisseurs qui menaçait d'anéantir leur race.

Il connaissait bien ses burghers le président Kruger, quand il s'écriait au début des hostilités que les Boers étonneraient le monde par leur résistance. Jamais parole ne fut plus prophétique! Ils n'étaient pas 300.000, les habitants blancs des deux républiques du Transvaal et de l'Orange, et ils ont tenu tête à un empire de 300 millions d'habitants. Ils n'ont jamais eu que 40 à 50.000 combattants, ces paysans-soldats, et ils ont forcé l'Angleterre à aligner dans l'Afrique du Sud plus de 350.000 hommes. Ils ont remporté bien des victoires, entre Nicholson Nek, leur premier succès sous Ladysmith (31 octobre 1899), et Klip Drift (9 mars 1902) où fut capturé Methuen, et s'ils n'ont pas gagné la partie, qui s'annonçait si belle pour eux au début, cela tient uniquement à ce qu'ils n'étaient pas organisés militairement. Vainqueurs, ils n'ont pas su profiter de la victoire, car ils ne savaient pas ce que c'est que de marcher en avant. Mais ce qu'ils ont clairement démontré au monde, c'est l'infériorité de l'armée anglaise et la faiblesse du colosse que l'on croyait si fort.

Après la reddition de Cronjé à Paardeberg, les Boers avaient demandé la paix ; mais l'Angleterre ayant répondu qu'elle ne pouvait reconnaître l'indépendance des deux républiques (mars 1900), la lutte continua. Les capitales des deux États furent occupées par les troupes britanniques, mais les Boers ne déposèrent pas les armes et la guerre, un instant considérée comme terminée, reprit avec vigueur. Ce furent alors les Anglais qui, un an plus tard, firent des ouvertures de paix : d'où l'entrevue de Botha avec Kitchener à Middelburg (février 1901). Mais les conditions britanniques ayant paru trop dures, Botha ne jugea pas à propos de les soumettre à l'approbation de ses compatriotes. Un an s'écoula encore. C'est alors que la démarche faite en vue de la paix par le cabinet hollandais fut communiquée, par l'Angleterre, aux gou-

Digitized by Google

vernements boers dans l'Afrique du sud. Le résultat fut l'arrivée à Prétoria, le 23 mars dernier, de MM. Schalk-Burger et Reitz en vue d'entamer les négociations qui ont abouti deux mois plus tard à la conclusion de la paix.

Les documents soumis au parlement britannique permettent de suivre la marche des négociations. Après une conférence tenue à Klerksdorp entre les principaux chefs boers, ceux-ci soumettent le 12 avril à lord Kitchener les propositions suivantes : 1° Franchise ; 2° Égalité de droits pour les langues hollandaise et anglaise en matière d'enseignement; 3° Union douanière ; 4° Démantèlement de tous les forts du Transvaal et de l'Orange; 5° Union postale, télégraphique et des chemins de fer; 6° Arbitrage dans le cas de futures contestations et obligation pour les arbitres d'être des sujets des parties contractantes ; 7° Amnistie mutuelle.

Le 13 avril, le secrétaire pour la guerre répond que ces propositions sont inacceptables, car elles ont pour base l'indépendance des deux républiques que le gouvernement britannique ne peut accepter.

Le 14, lords Kitchener et Milner s'efforcent d'amener les représentants boers à formuler d'autres propositions. Mais le président Steijn, qui a toujours été le porte-parole des représentants, déclare que si les gouvernements boers étaient compétents pour conclure la paix, ils ne l'étaient plus pour abandonner l'indépendance et que, seul le peuple, c'est-à-dire les burghers combattants, pouvaient faire chose semblable. Schalk-Burger et Botha parlent dans le même sens. Ils demandent quelles conditions seraient faites en cas de renoncement à l'indépendance. Un message des chefs boers résumant cette discussion est transmis à Londres.

Le 16, le secrétaire pour la guerre, un peu surpris par la demande de referendum, renvoie aux offres faites l'année précédente au général Botha, en consentant toutefois à des modifications de détail.

Le 19, Kitchener annonce le départ des chefs pour les commandos.

Le 17 mai, Kitchener est avisé que les délégués des commandos boers, réunis en conférence à Vereeniging, ont nommé une commission chargée de négocier. Celle-ci est reçue le 19 et formule les propositions suivantes : 1° Abandon de l'indépendance au point de vue des relations étrangères; 2° Régime d'autonomie sous la protection de l'Angleterre; 3° Cession possible d'une partie du territoire.

Digitized by Google

Kitchener refuse aussitôt ces bases de négociations. A la suite de la discussion qui s'élève il est entendu que Milner établira, d'accord avec Hertzog et Smuts, un document acceptable sur les bases offertes à Botha.

Le 21 mai, Kitchener télégraphie à Londres le texte du document qui va être soumis au vote des délégués.

Le 27, M. Chamberlain télégraphie à lord Milner que le gouvernement approuve le projet, sous réserve de quelques modifications.

Le 26, il avait demandé à lord Milner s'il avait fait des promesses au sujet du bannissement des chefs boers. Celui-ci répond le 27 que la question n'a pas été traitée. Les Boers ajoute-t-il, savent sans doute qu'il faudrait une loi pour mettre ce banissement en vigueur et que cette loi ne sera pas proposée. Il est clair que s'il y a soumission le banissement est facilement abandonné; ce serait une faute de le maintenir. Mais, conclut lord Milner, ceci ne s'applique pas à la vente des fermes.

Enfin, le samedi 31 mai, à 10 heures du soir, la paix est signée. En voici les conditions :

Son Excellence le général lord Kitchener et Son Excellence lord Milner, agissant au nom du gouvernement britannique, d'une part,

Et MM. Steijn et Brebner, le général Christian De Wet, le général Georges Olivier et le juge Hertzog, agissant pour le gouvernement de l'État libre d'Orange,

Et MM. Schalk-Burger, Reitz, les généraux Louis Botha, Delarey, Lucas Meyer et Krogh, agissant pour le gouvernement de la République sud-africaine et au nom de leurs burghers respectifs, désireux de terminer les hostilités actuelles, d'autre part,

Sont d'accord sur les articles suivants :

Article 1er. — Les troupes burghers en campagne déposeront immédiatement leurs armes, remettront tous les canons, tous les fusils et toutes les munitions de guerre qu'elles possèdent ou sur lesquelles elles ont autorité et cesseront d'opposer plus longtemps résistance à l'autorité de Sa Majesté le roi Édouard VII qu'elles reconnaissent comme leur souverain de droit.

La forme et les détails de cette reddition seront définis par un arrangement entre lord Kitchener et le commandant général Botha, le commandant général en second Delarey et le commandant en chef De Wet.

Digitized by Google

Art. 2. — Tous les burghers combattants qui se trouvent en dehors des frontières du Transvaal et de la colonie du fleuve Orange et tous les prisonniers de guerre qui se trouvent à présent hors du Sud de l'Afrique et qui sont des burghers, seront, après avoir dûment déclaré qu'ils acceptent la qualité de sujets de Sa Majesté Édouard VII, ramenés progressivement dans leurs foyers aussitôt qu'on pourra leur fournir des transports, et leur assurer des moyens de subsistance.

Art. 3. — Les burghers qui se seront ainsi rendus et qui seront ainsi revenus ne seront privés ni de leur liberté personnelle ni de leurs biens.

Art. 4. — Aucun procès, soit civil, soit criminel, ne sera intenté contre qui que ce soit des burghers qui se sont rendus et qui sont revenus à l'occasion de quelque acte que ce soit résultant de la poursuite de la guerre.

Le bénéfice du présent article ne s'étendra pas à certains actes qui ont été notifiés aux généraux boers par le commandant en chef et qui seront jugés par conseil de guerre, immédiatement après la clôture des hostilités.

Art. 5. — La langue hollandaise sera enseignée dans les écoles publiques du Transvaal et de la colonie du fleuve Orange, là où les parents des enfants le désireront. Son emploi sera permis dans les tribunaux lorsque cela sera nécessaire pour que l'administration de la justice soit meilleure et plus efficace.

Art. 6. — La possession de fusils sera autorisée dans le Transvaal et dans la colonie du fleuve Orange pour les personnes qui en ont besoin pour leur protection; mais elles devront se munir d'une licence conformément à la loi.

Art. 7. — L'administration militaire du Transvaal et de la colonie du fleuve Orange sera, à la date la plus prochaine possible, remplacée par un gouvernement civil, et aussitôt que les circonstances le permettront on introduira des institutions représentatives, préparant l'autonomie.

Art. 8. — La question de donner des droits électoraux aux indigènes ne sera tranchée qu'après l'introduction de l'autonomie.

Art. 9. — Aucun impôt spécial ne frappera la propriété foncière au Transvaal et dans la colonie du fleuve Orange pour couvrir les frais de guerre.

Art. 10. — Aussitôt que la situation le permettra, une commission, dans laquelle les habitants du lieu seront représentés, sera nommée dans

Digitized by Google

chaque district du Transvaal et de la colonie du fleuve Orange, sous la présidence d'un magistrat ou d'un autre fonctionnaire, dans le but d'aider à rétablir la population dans ses foyers et de fournir à ceux qui, par suite des pertes causées par la guerre seront dans l'impossibilité de s'en procurer, les aliments, l'abri et les quantités nécessaires de semences, de cheptels et d'instruments, etc., indispensables pour la reprise de leurs occupations normales.

Le gouvernement de Sa Majesté mettra à la disposition de ces commissions une somme de trois millions de livres sterling, dans le but ci-dessus mentionné, et il permettra que tous les billets émis conformément à la loi n° 1 de 1900 de la République sud-africaine et tous les reçus donnés par les officiers combattants des ex-républiques ou sous leurs ordres soient présentés à une commission judiciaire que nommera le gouvernement. Si cette commission judiciaire trouve que ces billets et ces reçus ont été dûment délivrés en échange de contre-parties sérieuses, ils seront admis par les commissions désignées précédemment comme titres établissant les pertes de guerre subies par les personnes auxquelles ils ont été primitivement délivrés.

Outre la subvention gratuite de trois millions de livres sterling ci-dessus mentionnée, le gouvernement de Sa Majesté sera disposé à faire dans le même but, à titre de prêt, des avances qui ne seront pas frappées d'intérêt pendant deux ans, et qui ensuite seront remboursables après une certaine période d'années avec 3 0/0 d'intérêt. Aucun étranger, aucun rebelle n'aura droit au bénéfice de cet article.

En donnant lecture au Parlement britannique des conditions de la paix, M. Balfour a ajouté que certaines questions n'y étaient point traitées, notamment celles des rebelles du Cap. Mais la situation qui sera faite à ces derniers est cependant arrêtée, ainsi qu'il résulte d'une communication adressée par lord Milner, le 30 mai, au secrétaire pour les colonies. Voici la lettre de lord Milner :

Après avoir remis aux délégués boers un exemplaire du projet d'accord que le gouvernement de Sa Majesté est disposé à approuver dans le but de terminer les hostilités actuelles, je leur ai lu la déclaration suivante, dont je leur ai délivré copie :

« *Le gouvernement de Sa Majesté doit donner bonne note que le traitement des colons du Cap et du Natal, qui sont en rébellion et qui effec-*

Digitized by Google

tuent maintenant leur soumission sera, s'ils retournent dans leurs colonies, déterminé par le gouvernement colonial et en conformité avec les lois de ces colonies, et que tous les sujets britanniques qui se sont joints à l'ennemi seront passibles d'être jugés conformément à la loi de la partie de l'Empire britannique à laquelle ils appartiennent. »

Le gouvernement du Cap a informé le gouvernement de Sa Majesté de son opinion au sujets des conditions à accorder aux sujets britanniques de la colonie du Cap qui se trouvent maintenant en campagne ou qui ont fait leur soumission, ou qui ont été faits prisonniers à partir du 12 avril 1901. La voici :

En ce qui concerne les subordonnés, ils devront, tout en faisant leur soumission et après avoir rendu leurs armes, signer, devant le magistrat résident du lieu où cette soumission s'effectue, un document dans lequel ils se reconnaîtront coupables de haute trahison, et la punition à leur infliger (pourvu que, d'autre part, ils ne se soient pas rendus coupables d'assassinats ou d'autres actes contraires aux usages de la guerre civilisée) doit être de les priver à perpétuité du droit d'être inscrits sur les registres électoraux, ou de voter à n'importe quelle élection parlementaire, municipale ou du conseil divisionnaire.

En ce qui concerne les juges de paix, les fields cornets et toutes les autres personnes tenant une position officielle du gouvernement de la colonie du Cap, ou qui peuvent occuper la position de commandant de troupes de burghers ou de troupes rebelles, toutes ces personnes seront jugées pour haute trahison devant le tribunal ordinaire du pays ou devant tel tribunal d'exception qui pourra être plus tard constitué par la loi.

La punition de leurs crimes sera laissée à la discrétion du tribunal avec cette stipulation que la peine de mort ne sera infligée en aucun cas.

Le gouvernement du Natal de son côté est d'avis que les rebelles soient jugés conformément aux lois de la colonie du Cap.

Ainsi, en vertu de cette convention, qui n'est pas, comme les Anglais le disent, une capitulation — car cette expression ne vise que la fin d'une opération militaire et il s'agit ici d'un traité politique au premier chef — les Boers renoncent à leur indépendance et les deux républiques deviennent colonies de la couronne.

Les conditions de paix sont plus favorables aux Boers que celles

Digitized by Google

qu'offrait Kitchener à Botha, en février 1901 ; aussi se demande-t-on ce que M. Chamberlain aura gagné par son attitude intransigeante à prolonger la guerre pendant plus d'une année? Deux milliards de dépenses supplémentaires et quelques milliers de morts en plus !

Sur les questions politiques et de principe, le gouvernement anglais s'est montré peu accommodant ; il ne s'est montré conciliant que sur les questions de détail et au point de vue financier. Il s'est dit qu'en facilitant l'existence matérielle aux Boers, en leur rendant la vie de tous les jours le moins amère possible, il leur ferait oublier peu à peu la pensée, non seulement de l'indépendance, mais même des luttes politiques. C'est pourquoi il s'est montré généreux en accordant 75 millions de francs pour la reconstruction des fermes, en autorisant le remboursement des bons de réquisition délivrés par les officiers boers, en exemptant la propriété foncière de tout impôt spécial, en fournissant des semences et des instruments aux habitants ruinés, en autorisant la possession de fusils là où ce sera nécessaire pour la protection des fermiers. La tactique est habile, mais il est peu probable qu'elle arrive à faire oublier le passé, les cruautés de la guerre, les camps de concentration et les pendaisons à des hommes aussi fiers et aussi assoiffés de liberté que les Boers qui, depuis trois quarts de siècle, n'ont cessé de s'enfoncer à l'intérieur du continent pour fuir la domination anglaise.

Pour tout ce qui touche aux institutions politiques, le gouvernement britannique ne s'est engagé qu'à des promesses, en se donnant la faculté de ne les accomplir qu'à son gré et de pouvoir y manquer au besoin. Ainsi, l'administration militaire sera remplacée par un gouvernement civil, *à la date la plus prochaine possible;* des institutions représentatives seront établies, *aussitôt que les circonstances le permettront*. L'emploi de la langue hollandaise sera *permis* dans les tribunaux, *lorsque cela sera nécessaire*, ce qui veut dire que l'anglais seul sera reconnu comme langue officielle. Par suite, les Boers seront dans une situation moins avantageuse que les habitants du Cap où les deux langues sont placées sur le même pied.

Sur un point, le cabinet de Londres s'est montré particulièrement mal disposé : il a refusé absolument d'accorder aux rebelles du Cap, une amnistie que les délégués boers ont vainement demandée pour leurs frères d'armes. En principe, M. Chamberlain s'est montré intransigeant ; mais, en réalité, des promesses ont été faites aux Boers en vue

Digitized by Google

d'une large application aux Afrikanders de la clémence royale. La résolution votée à Vereeniging par les Boers, et qui n'a été connue que quelque temps après le traité, se terminait ainsi : « La réunion a appris avec une profonde satisfaction que l'amnistie s'étendra dans une large mesure aux Anglais qui ont combattu du côté des Boers. » C'est à ces engagements qu'il faut attribuer la rapidité et l'unanimité avec lesquelles les colons rebelles du Cap ont déposé les armes.

Telles sont les principales conditions de paix que les délégués n'acceptèrent qu'après avoir constaté, dans la résolution votée à Vereeniging le 31 mai, qu'elles devaient être acceptées telles quelles ou pas du tout et avoir déploré le refus du gouvernement anglais de négocier sur les bases de l'indépendance et de permettre aux Boers d'entrer en communication avec leurs délégués en Europe. L'esprit vindicatif de M. Chamberlain a tenu à ignorer complètement pour les négociations l'existence du président Kruger et du Dr Leyds, qui sont les bêtes noires des Anglais et dont ceux-ci redoutaient l'intransigence et la supériorité de vues.

La paix qui vient d'être conclue ne vaudra que par son application. Si les Anglais en interprètent les clauses d'une façon draconienne, s'ils diffèrent et ajournent trop longtemps la constitution autonome du pays, s'ils manquent aux promesses qu'ils ont faites, de par le traité et à côté, il y aura tout lieu de craindre que les Boers, déçus, trompés et mécontents, ne recourent aux armes pour reconquérir leur indépendance, comme ils l'ont fait en 1881, à la suite de la non-exécution des promesses à eux faites en 1877. Et alors la lutte sera particulièrement dangereuse pour l'Angleterre qui retrouvera en face d'elle tous les Boers de la dernière campagne, rendus plus forts par l'expérience du passé et les leçons mêmes de la guerre.

Si au contraire l'Angleterre exécute le traité en s'inspirant des vues larges de son souverain et des intérêts mêmes de sa politique, il est vraisemblable que les Boers voyant leurs coutumes respectées, leurs institutions fondamentales reconnues par suite de la rétrocession qui leur sera faite du pouvoir de légiférer à l'intérieur, témoigneront de cet esprit pacifique qui a toujours été de leur essence, lorsque leurs intérêts vitaux n'étaient pas menacés. Par suite, une ère nouvelle surgira pour l'Afrique du Sud et il n'est pas sans intérêt d'envisager quel avenir est réservé à la race héroïque qui a enfanté les Retief, les Pré-

Digitized by Google

torius, les Kruger, les Steijn, et les valeureux combattants de la dernière guerre, les Botha, les Delarey et les de Wet.

Si les descendants des colons hollandais du Cap sont en majorité dans cette colonie, vis-à-vis de l'élément britannique, leur supériorité proportionelle est encore bien plus forte dans le Transvaal et l'Orange. Les Anglais, avant la guerre, n'étaient en nombre que dans les centres miniers et les grandes villes, et il en sera sans doute de même dans l'avenir. La colonisation agricole, que les Anglais tenteront sans doute, ne donnera que peu de résultats. La vie rurale est dure dans le veldt; il faut toute l'endurance, la frugalité et l'opiniâtreté du Boer pour cultiver un sol souvent ingrat. Aussi les fermiers anglais, moins résistants de leur nature, ne pourront-ils s'implanter qu'avec difficulté.

D'autre part, les Boers sont beaucoup plus prolifiques que les Anglais et l'excédent de leur natalité balancera facilement l'immigration britannique. Dans 20 ans d'ici, la population boer, croissant et multipliant en paix, sera plus forte qu'avant la guerre, malgré la saignée faite dans la population par les 15.000 cadavres de petits enfants des camps de concentration. Vers la même époque, les mines d'or, dont la durée moyenne est évaluée de 20 à 30 ans, seront proches de leur épuisement. Plus d'or, plus d'Anglais. Ceux-ci quitteront donc le pays peu à peu et leur départ assurera plus que jamais la prédominance des Boers.

Ces derniers n'auront qu'à imiter l'exemple des Canadiens français pour reconquérir peu à peu et pacifiquement, tous leurs droits politiques, après avoir inscrit comme eux au fronton de leurs revendications : « Nos institutions, notre langue, nos lois. » Et le jour où ils auront un premier ministre de leur race, la fédération de l'Afrique du Sud, sous la prédominance de l'élément hollandais, sera bien près d'être réalisée. Ce que les Boers n'auront pu accomplir par les armes deviendra, par la force même des choses, l'œuvre féconde de la paix. L'avenir peut donc être envisagé favorablement par les descendants des colons hollandais et français dans l'Afrique du Sud. Une race aussi fortement trempée ne peut ni périr, ni être absorbée.

GEORGES DEMANCHE.

Digitized by Google

LA GUERRE SUD-AFRICAINE

BILAN ET COMPARAISON

La guerre qui vient de finir par la suppression des républiques sud-africaines a déjà eu et aura des conséquences qu'il est bon d'envisager. Sans avoir la prétention de les énumérer toutes et d'en mesurer la portée, on peut, dès maintenant, commencer à les étudier. C'est donc l'esquisse rapide du bilan économique et politique de l'Angleterre qu'il s'agit de tracer. Puis, pour mettre les choses au point, la comparaison de la résistance des Boers avec celle de nos Canadiens au XVIIIe siècle, permettra de rendre à chacun justice et de placer à leur rang les faits récents qui excitent l'admiration légitime du monde entier.

BILAN ÉCONOMIQUE

Puisqu'il s'agit des Anglais, peuple pratique assure-t-on, il est naturel d'examiner d'abord ce que lui coûte et lui coûtera cette guerre qu'il eût été facile d'éviter, car l'accroissement des uitlanders, venant travailler dans les mines d'or, devait fatalement, avec le temps, noyer les 300 000 Boers des deux républiques. Les financiers, trop pressés, n'ont pas voulu attendre, et le peuple anglais s'est cru sage en les écoutant.

Outre les pertes et manque à gagner — transports maritimes que la marine marchande n'a pas faits, usure du matériel, élévation de l'escompte, affaires entravées, main-d'œuvre que n'ont pas fournie les travailleurs engagés comme soldats, etc., etc. — sans compter les sommes à verser pour la reconstruction des fermes brûlées, pour les rapatriements, etc. — le trésor public anglais avoue une dépense de cinq milliards et demi. Cela fait, pour chacun des 300 000 Boers, plus de 18 000 francs. Afin de se rendre compte de l'importance de ce chiffre supposons les républiques aussi peuplées que la France et calculons la dépense à ce taux de 18 000 francs par tête. On arrive ainsi à 700 milliards. M. Wilson, dans un article écrit avec humour, estimait qu'au commencement de la guerre, le cadavre boer revenait à 1 250 000 francs; il disait qu'on devait s'applaudir de le voir tomber plus tard à 900 000 francs.

Si les Anglais savent compter, il faut reconnaître qu'ils ne lésinent

Digitized by Google

pas quand il s'agit de leur impérialisme. Sur ce chapitre ils sont tellement larges qu'ils ne sont pas offusqués des erreurs du chancelier de l'échiquier. Celui-ci, en octobre 1899, leur avait promis que les dépenses de la guerre ne dépasseraient pas 250 à 275 millions.

Le parlement escompte déjà, pour regagner les milliards disparus, les produits futurs des mines du Transvaal. Ne serait-ce pas une illusion? L'extraction et le traitement des minerais sont coûteux. Il est scabreux, après avoir épousé sinon dicté les réclamations des uitlanders, de grever cette industrie plus qu'elle ne l'était sous l'ancien gouvernement de Kruger. L'or, du reste, ne sortira de terre que si l'impôt laisse une marge à des bénéfices considérables. On est trop entendu en affaires, de l'autre côté de la Manche, pour négliger ce point de vue essentiel. L'or sortira — et très vite avec les procédés modernes — du sous-sol du Transvaal, pour tomber dans les poches des actionnaires, spéculateurs, agioteurs anglais. Le monde s'extasiera devant la bonne fortune de l'Angleterre. Il se pourrait qu'elle soit mêlée de quelque amertume.

Au XVIe siècle, l'arrivée des métaux précieux du Pérou et du Mexique; au XIXe siècle, l'or de Californie et d'Australie, firent monter les prix et la vie devint plus chère. La lenteur avec laquelle cette augmentation se produisit en atténua les suites. Demain, le phénomène s'accusera avec plus de soudaineté et ses répercussions méritent d'être considérées.

Les nouveaux enrichis voudront jouir. Ceux qui travailleront pour eux seront largement payés. Mais, tandis que ces derniers chanteront les louanges d'un temps qui les favorisera, les ouvriers, qui extraient de la houille, qui tissent du coton, qui forgent du fer et font de l'acier pour le monde entier, les matelots, qui transportent cette houille, ce coton, ce fer, cet acier dans tous les ports, trouveront sans doute peu équitable de peiner tout autant et, au lieu de prendre leur part du bonheur des autres, de voir leur bien-être diminuer. Ils réclameront des augmentations de salaires. Pourra-t-on les leur accorder en présence de la concurrence allemande et américaine? Oui, certes, avec le temps, l'influence du flot d'or se fera sentir partout et les prix monteront aussi en Allemagne et aux États-Unis; mais, jusqu'à ce que l'équilibre se soit établi, il y aura des moments désagréables.

Ce qui rend ces perspectives plus que vraisemblables, c'est la situation future du contribuable anglais. M. Robert Giffen, le savant économiste,

Digitized by Google

déclare qu'après la paix, pour garder l'Afrique du Sud, pour être à la hauteur des visées de l'impérialisme, il faudra doubler l'armée, augmenter les soldes et porter le budget de la guerre à un milliard. Quant à la marine, il ne pense pas qu'en présence de l'hostilité de l'Europe son budget puisse être coté à moins d'un autre milliard. Ces deux milliards de dépenses exclusivement militaires pèseront lourdement sur les ouvriers de l'industrie, déja éprouvés par l'accroissement des prix. Les ouvriers anglais ont conscience de leur nombre et de leur force; leurs trade's unions sont de puissantes machines qu'un socialisme atténué, presque acceptable, a déjà pénétrées. Ils manifesteront leur mécontentement.

Les corsaires de Louis XIV et de la première République ont pris quantité de navires anglais sans faire monter d'un penny le roast-beef à l'étal du boucher. Il n'en serait plus de même. Le commerce maritime est devenu, pour la vie même de l'Angleterre, ce qu'est la circulation du sang pour le corps humain. Qu'il s'arrête et les fabriques se ferment, les vivres manquent. Il faut que les Anglais soient maîtres de la mer s'ils veulent avoir un peu de sécurité. De là, nécessité d'une flotte formidable et de dépenses énormes. Outre que la vapeur rend bien difficile d'empêcher la navigation des navires ennemis, les sous-marins menacent de réduire les cuirassés à n'être plus qu'un vain et coûteux appareil.

N'y aurait-il pas comme une justice providentielle à voir la question sociale prendre une acuité exceptionnelle par le fait de l'annexion des républiques boers et l'Angleterre mise en péril précisément par l'afflux de cet or qu'elle a voulu acquérir *per fas et nefas?*

On objectera que, nous aussi, nous avons de lourds budgets et que nous avons gaspillé bien des milliards. Mais la situation n'est pas la même. Nous avons une élasticité qui manque à nos voisins. Notre sol merveilleux produit de plus en plus. Nous sommes même menacés d'une surproduction dont les suites désastreuses ne pourraient être conjurées que par la naissance de nombreux consommateurs. Le relèvement de la natalité serait pour nous un immense bienfait. L'Angleterre, au contraire, est trop peuplée. Elle fait penser à ces îles de l'Océanie, témoins de drames terribles, dont les victimes étaient forcées de partir, au hasard, sur leurs frêles pirogues pour faire de la place aux vainqueurs. La concurrence industrielle met en relief cette situation au mo-

Digitized by Google

ment même où la guerre des Boers nous montre l'Angleterre s'éloignant de plus en plus d'une politique pacifique, humaine, soucieuse d'éviter tout impôt, politique qui, seule, aurait pu la préserver quelque temps encore.

Pour être court, il faut se taire sur la ruine, consommée dans les trente derniers mois, de l'œuvre de Gladstone et des grands ministres qui avaient établi, sur des bases si solides, les finances et le crédit de leur pays. Il est bon pourtant d'indiquer une conséquence probable des charges nouvelles du trésor public.

L'Anglais a beau évoluer — et il évolue plus qu'on ne se le figure — il manque d'imagination et recourt toujours aux mêmes procédés. Il a voulu faire payer à ses colonies d'Amérique leur part dans les dépenses de la guerre de Sept ans et cette question de gros sous a provoqué la guerre de l'Indépendance. Il s'efforcera aujourd'hui de faire peser sur les épaules de ses belles colonies une partie de ses dépenses futures. D'ailleurs, les ouvriers anglais, qui protestent vigoureusement contre les faibles droits mis récemment sur l'importation du blé et de la farine, n'admettront pas que leurs compatriotes du Canada et de l'Australie puissent leur faire concurrence sans être aussi frappés. Il y a là un nid à bien des difficultés. Les liens que l'impérialisme à la mode s'efforce de former entre les diverses parties de son colossal domaine, pourraient s'en trouver singulièrement relâchés.

La *Revue Française* (nov. 1895) a déjà signalé quelques-uns des résultats de la transformation économique de l'Angleterre; elle a montré (juin 1902) comment la guerre des Boërs a été la cause du fameux *trust* de l'Océan. Et ce trust menace la suprématie de l'Angleterre là où elle paraissait le plus solidement établie. C'est encore pendant les trente derniers mois que s'est formé le trust de 6 milliards qui permet à Rockfeller de vendre à Londres de l'acier américain.

Il est dangereux de faire de toutes les nations ses tributaires. Pour sa nourriture aussi bien que pour la consommation des produits fabriqués par ses ouvriers, l'Angleterre dépend des autres aujourd'hui. Elle soutenait encore cette situation précaire par les 1.500 millions que chaque année elle prêtait à l'étranger. Que va-t-elle devenir lorsque son budget normal prendra la plus grosse part de cette magnifique épargne? On respectait le grand marché où on allait puiser des capitaux, on maudira le créancier qui ne fera plus que toucher ses intérêts.

Digitized by Google

BILAN POLITIQUE

La *Revue Française* a déjà publié quelques articles sur les déviations de la politique anglaise (1). L'allure ataxique de celle-ci contraste avec la suite et la constance dont elle avait donné tant de preuves jusqu'à ces derniers temps. Depuis le jubilé de la Reine et l'orgueilleuse revue de Spithead elle ne compte plus ses échecs. Les trente mois de la guerre africaine n'ont pas amélioré ses affaires.

Le colosse yankee a déchiré, avec désinvolture, les traités passés avec le cabinet de St-James; il s'assure le contrôle exclusif du canal qui percera le Centre-Amérique. En Chine le rôle de l'Angleterre, prépondérant jusqu'ici, a été des plus effacés et ses soldats n'y ont pas plus brillé qu'au Transvaal. L'influence russe, en Perse, a profité de ces trente mois et a pris le haut du pavé à Téhéran. Au Maroc, en Abyssinie, même en Égypte, partout, la trop haute opinion qu'on avait des forces britanniques a baissé dans d'effrayantes proportions.

Pour se donner de nouvelles chances, l'Angleterre a commis une mauvaise action qui ne lui profitera pas. Rompant avec sa tradition des mains libres elle s'est liée, par traité, avec le Japon, son rival comme marine et comme produits industriels. Elle sait bien, cependant, que les Chinois, tout en criant : mort aux étrangers, acclamaient les petits soldats jaunes du mikado. Elle sait que, dans les conflits futurs — et ils seront sans doute terribles — de l'Asie et de l'Europe, le Japon est le ferment qui fera lever la pâte, qu'aider son action c'est trahir la civilisation chrétienne.

L'empire du Soleil levant ne se soucie guère de l'appui de l'armée anglaise, et pour cause; sa flotte sera bientôt sans égale dans l'Extrême Orient; il n'aura donc pas besoin des cuirassés anglais. L'Union Jack remplaçant au Tonkin le drapeau tricolore lui serait plutôt désagréable. Parmi les Européens l'Anglais lui est, de tous, le plus antipathique. Il ne vise que l'argent des banques de Londres où il en trouvera moins qu'il ne pense. Perdre, pour le lui fournir, la situation séculaire qui permettait à l'Angleterre de faire marcher les autres, au moment opportun, sans jamais marcher pour personne, ne paraît pas être une

(1) Nov. 1895 : *La puissance maritime de l'Angleterre.* Mai 1896 : *La France et l'Angleterre.* Nov. 1897 : *La décadence de l'Angleterre.* Nov. 1898 : *A propos d'Omdurman et de Fachoda.* Déc. 1899 : *L'Angleterre et l'Afrique.*

Digitized by Google

combinaison très avantageuse. En général, les crimes de ce genre sont dictés par des calculs plus profitables.

Pour cet allié exotique que d'autres compromis ou perdus! Et d'abord, la franc-maçonnerie qui, fidèle à ses origines londoniennes, travaillait partout, surtout en France, pour les intérêts égoïstes des Anglais. La fameuse société secrète périclite; son triomphe l'a mal servie en la mettant au grand jour; l'intrusion des États-Unis dans la politique mondiale dérange ses plans, rompt les filets qu'elle avait tendus. Ce n'est plus le temps de sa vogue lorsqu'au XVIIIe siècle la princesse de Lamballe présidait des tenues de loges. Souvent on lui vient pour se servir d'elle et non pour la servir. Son attitude dans l'affaire Dreyfus, qui favorisait les desseins de l'Angleterre et préparait Fachoda, l'a fait conspuer par ceux-mêmes qui lui étaient sympathiques. Quand éclata la guerre du Transvaal elle essaya bien de jouer son rôle habituel et de nous exciter contre les Boers; la réprobation universelle la réduisit vite au silence. Ce fut une dure épreuve pour cette société, encore toute puissante, qui ne peut s'empêcher de préférer les frères trois points Wolseley, Roberts, Beresford, Kitchener, Methuen, etc., aux chefs de de l'armée française souvent peu soucieux de se faire initier.

La franc-maçonnerie était une alliée des plus utiles. En transformant le mouvement de réformes de 1789, dont elle fit une révolution violente, elle avait causé l'anéantissement de notre marine victorieuse de l'Angleterre, consolé celle-ci de ses défaites et préparé sa grandeur. Mais c'était trop que de lui faire prendre la défense de la monarchie qui opprime et détruit les républiques boërs. La franc-maçonnerie, empêtrée dans une autre affaire, celle des cent millions de Crawford, ne nous persuadera plus que la civilisation, c'est la civilisation anglaise; que la grande puissance, c'est la puissance anglaise; qu'en cas de différend le plus sage est de lui céder.

En même temps que la guerre des Boers achève de paralyser l'action anglaise de la franc-maçonnerie française, elle agit sur notre amour propre national, le remonte et nous met à l'abri des intimidations, du découragement.

Si, comme on l'assure, MM. Salisbury et Chamberlain prétendent restaurer à nos dépens le prestige de leur politique, ils nous trouveront plus récalcitrants qu'à Fachoda. Les jingos, il est vrai, ne cachent pas la satisfaction que leur causerait une guerre avec la France, guerre

Digitized by Google

exclusivement maritime, qui trancherait à leur avantage, une série de litiges soigneusement entretenus : Terre-Neuve, Hébrides, Siam, Égypte surtout, etc. Et puis la guerre avec la France serait une guerre payante. Nos colonies sont bonnes à prendre; le Tonkin est tentant depuis qu'on a constaté l'impossibilité de faire passer un chemin de fer de Birmanie en Chine; l'Algérie, elle-même, où les pasteurs protestants soufflent la révolte à nos Arabes, a de bien riches mines de phosphates; enfin, on pleure encore l'île où Radama est mort assassiné, car un attentat qui ne rapporte pas pèse sur la conscience.

On se plaît à voir dans notre patrie une proie certaine à peine capable de résister quelque temps par un reste de chauvinisme. Ces calculs étaient peut-être mieux fondés que ceux du chancelier de l'échiquier en octobre 1899; aujourd'hui ils sont aussi faux. Comment la France s'humilierait-elle si facilement quand quelques milliers de paysans ont tenu plus de deux ans et demi? Et, si la guerre se prolonge, ne pourrait-elle pas ménager à l'Angleterre des surprises plus désagréables que celles dont elle sort? Rien que l'augmentation des primes d'assurance sur le fret lui nuirait plus que Colenso et Maggersfontein.

Elle a pu, avec l'assentiment de l'Europe, obtenir que l'Espagne ne fît pas la course dans son conflit avec les États-Unis; obtiendra-t-elle des puissances, qui ont reconnu le blocus effectif des longues côtes de Cuba par un petit nombre de navires yankées, qu'elles protestent contre le blocus de la Tamise et de Liverpool par nos petits sous-marins? Et, si les hostilités durent longtemps, quels progrès ne feront pas ces nouveaux engins? Oublie-t-elle que le seul *Alabama* a ruiné la magnifique marine marchande des États-Unis?

La résistance des Boers force la France à se respecter; elle nous vaut aussi des sympathies qui auront leur poids. Tous les peuples ont épousé la cause des vaillants défenseurs du Transvaal et manifestent, contre leurs vainqueurs, une hostilité qui touche à la haine. Cette hostilité est un élément de la politique de l'avenir qu'il faut analyer.

Jadis, les classes élevées représentaient seules l'opinion publique. Sauf quelques sentiments profonds, auxquels il était dangereux de toucher — Napoléon Ier l'apprit en Espagne — le peuple restait indifférent à la politique étrangère et suivait son gouvernement. Les 40 dernières années ont modifié singulièrement cet état de choses. Les journaux partout répandus, les élections, la formation des nationalités ont

Digitized by Google

initié la masse et rendu inacceptable pour sa conscience une conquête aussi injustifiable que celle du Transvaal et de l'Orange. Une coalition contre l'Angleterre est plus dans l'air que ne l'était, en 1791, une coalition contre la France.

Avec un sang froid, auquel on doit rendre hommage, l'impérialisme anglais voit clairement la situation. La dernière guerre le force à vouloir une armée. Comment la fera-t-il?

L'Anglo-Saxon, métamorphosé par ses institutions, par une longue paix, par son évolution économique, n'est plus l'excellent soldat d'autrefois. Aux États-Unis, lors de la Sécession, on l'a trouvé raisonneur, mauvais marcheur, peu débrouillard, ayant de grands besoins; c'est avec des Irlandais et des Allemands que Grant a écrasé le général Lee. Le jingo, du reste, qui voulait l'Afrique du Sud, ne s'est pas engagé, il s'est contenté de payer. Il paiera encore sans se demander quelles seront les conséquences économiques de son futur budget et comment ses institutions politiques s'accommoderont d'une grande armée recrutée parmi les meurt-de-faim et les races soumises. La passion a de ces aveuglements. Que sera cette armée, composée, en temps de démocratie, d'un prolétariat inférieur et commandée par une aristocratie orgueilleuse, dure, qui s'est toujours fait détester. Les cipayes se sont révoltés; nos soldats indigènes n'ont jamais fait qu'un avec leurs officiers qu'ils aiment et suivent partout.

Voilà bien des points noirs; aussi, au milieu de la joie délirante causée par la reddition des commandos, le *Daily News* s'écrie : « Une tâche plus difficile que la guerre reste devant nous. Lorsque les 40.000 prisonniers seront rapatriés et se trouveront en face de leurs fermes détruites et des tombes de leurs enfants nous ne les persuaderons pas aisément que tout est pour le mieux. Notre tâche, encore une fois, sera difficile. »

Le chiffre de 40.000 prisonniers étonne au premier abord. Il surprendra moins si on réfléchit qu'il se compose d'un certain nombre de non combattants et que les conditions de la guerre sont changées. Jadis, quand on rencontrait trois ennemis, c'était trois coups de fusils à recevoir; on cherchait à s'échapper. Aujourd'hui, c'est quinze coups d'une arme plus maniable, plus juste qui se recharge pour continuer à tirer jusqu'à ce qu'on soit hors de vue. Les chances de se sauver sérieusement deviennent bien faibles et on lève les mains en l'air.

Digitized by Google

Les Boers ont eu beaucoup plus de prisonniers encore. Ils les ont relâchés sans même les marquer. Ils ont bien fait. Les soldats anglais ne demandaient qu'à se rendre une 2e, une 3e fois, après avoir livré leurs équipements. S'ils avaient eu la perspective d'un plus dur traitement, ils n'en auraient pas moins continué à servir, car il faut vivre, mais ils auraient peut-être eu la velléité de se défendre. On sait qu'au Transvaal il y avait un camp des soldats qui s'étaient rendus trop souvent.

La tâche de l'Angleterre ne sera-t-elle pas trop difficile? Pour faire de l'apaisement, pour calmer une population légitimement fière, pour amener l'oubli des procédés odieux, des cruautés qui ont été si fréquents pendant les trente derniers mois, il faut des qualités dont les Anglais n'ont pas fourni beaucoup de preuves pendant la longue histoire de leur extension sur le monde. Encore s'ils avaient imprimé aux vaincus l'admiration qu'excite le courage au feu et le sentiment de leur supériorité individuelle. Bien au contraire, le Boer, après cette lutte acharnée, sait qu'il a étonné le monde, et il méprise davantage le maître qu'il a si souvent battu.

Il faudra donc des troupes nombreuses dans l'Afrique australe, et celle-ci deviendra comme une Irlande immense, éloignée, toujours frémissante. Quelle cause de faiblesse! Quel boulet rivé aux pieds de la puissance britannique? Deux Irlandes, c'est beaucoup.

Et vraiment, sans pousser plus loin cette étude, n'y a-t-il pas dans dans ces diverses conséquences politiques de la dernière guerre de quoi réjouir tous ceux qui regardent l'Angleterre comme une puissance néfaste?

CANADIENS ET BOERS

L'exemple magnifique que nous ont donné les Boers, à l'aube du XXe siècle, prépare, un peu partout, une noble époque d'indépendance nationale et d'énergique résistance à l'oppression. Il appelle aussi une comparaison des plus encourageantes avec d'autres héros, de notre race ceux-là, dont la France, oublieuse de ses gloires les plus pures, semble presque ignorer l'histoire.

En 1756, lorsque l'Angleterre, sans déclaration de guerre, commença les hostilités contre la France, notre Canada n'avait que 65 000 colons qui donnèrent 15 000 miliciens (1). Montcalm n'amena que 8000 hom-

(1) Les familles canadiennes sont les plus nombreuses qui existent, le quart de la population, 15.000 miliciens, représente tout ce qui était en état de porter les armes. Il n'y eut pas, chez les Boërs, une si grande proportion de combattants.

Digitized by Google

mes. Les forces anglaises se composèrent de 30 000 soldats et de 60 000 volontaires de la Nouvelle-Angleterre, les États-Unis futurs, soit 90 000 hommes. Les Boers sont cinq fois plus nombreux que ne l'étaient les Canadiens et l'ennemi n'a pas fait marcher contre eux cinq fois plus de monde qu'au Canada.

Mais les chiffres sont loin de nous fournir, à eux seuls, une idée juste sur ce que fut la résistance de nos compatriotes. Il faut entrer dans le détail.

Et d'abord, quelle différence entre les engagés, recrutés dans la lie de la population, qui ont été se battre au Transvaal et les beaux soldats du XVIIIe siècle, venus du Hanovre ou de la Hesse en grande partie, disciplinés, formés par les grandes guerres européennes et ne traînant pas derrière eux d'immenses convois! Quelle différence aussi entre un grand général comme Wolfe et les Roberts, les Methuen, les Kitchener auquels manquent un peu les traditions militaires et même l'art de la guerre.

Les volontaires de la Nouvelle-Angleterre haïssaient les Canadiens comme Français et comme catholiques. Et ces puritains fanatiques voyaient dans nos colons de vieux ennemis qui les enserraient de toutes parts. L'issue de la lutte leur importait plus encore qu'à la mère-patrie. Aujourd'hui, les volontaires des colonies anglaises, Australie et autres, l'élite pourtant de l'armée du Transvaal, se battent par sport et jingoïsme. Ils n'auraient rien perdu à l'indépendance des Boers.

Ces derniers sont d'insaisissables cavaliers; ils ont eu des armes puissantes, surtout pour la défensive. Nos Canadiens étaient de bons cultivateurs, venus de Bretagne et de Normandie, n'ayant que le vieux fusil du temps, sans portée, long à charger et partant lorsque la pierre voulait bien donner des étincelles.

Mais que d'autres avantages ont eu les vaillants citoyens des républiques sud-africaines! Leur Kruger, politique de premier ordre, plein de flamme et de foi, les avait pourvus d'une artillerie supérieure et avait accumulé, en vue de la guerre, d'énormes approvisionnements. A Québec, les administrateurs formés dans le milieu philosophique du XVIIIe siècle, ne montraient qu'indifférence et nonchalance. L'intendant Bigot semait la discorde, volait, laissait la colonie manquer de tout. Louisbourg se rendit, faute de poudre, alors que ses redoutables fortifications n'étaient même pas entamées.

La configuration du sol a puissamment favorisé les Boers. Le plateau africain, entouré de montagnes, est d'un accès difficile. Si les chemins

Digitized by Google

de fer avaient été détruits à mesure que lord Roberts avançait il ne serait pas arrivé à Prétoria ou n'aurait pas pu s'y faire suivre de ses approvisionnements. Au contraire, rien de plus aisé que de parvenir au centre du Canada par la voie splendide du St-Laurent que remontent les plus grands navires; et, dans le bassin du beau fleuve, pas de ces fortifications naturelles, pas de kopjes, dont le rôle a été si grand au Transvaal.

Au lieu d'une grande colonie du Cap, pleine de Hollandais amis, nos colons avaient pour voisins la Nouvelle Angleterre toute entière hostile et vingt fois plus peuplée.

Le climat de l'Afrique australe a durement éprouvé les soldats et surtout les chevaux anglais. Le climat, au Canada, s'est tourné contre ses habitants. La dernière année de la guerre la neige manqua, les semences gelèrent et une épouvantable famine porta, aux Canadiens, le coup fatal sous lequel ils succombèrent.

Les Boers ont été soutenus par l'opinion publique du monde entier, ils sentaient tous les yeux fixés sur eux; tous les peuples faisaient des vœux pour eux, leur envoyaient des volontaires. Jusqu'à la fin ils ont espéré que des complications politiques forceraient l'ennemi à lâcher prise. Leur espoir n'avait rien de chimérique; il est à craindre qu'on ne regrette amèrement l'incurie et le déni d'humanité qui empêchèrent toute intervention.

Pendant la guerre de Sept ans, qui faisait des vœux pour les Canadiens? Qui leur envoyait des volontaires? Qui pensait seulement à leur résistance? Frédéric II captivait l'attention; ses victoires, l'épuisement de la France diminuaient chaque jour les quelques chances de nos colons. On les abandonna avec dérision. Ce n'était, disait-on, que quelques arpents de neige perdus.

Le temps a lutté pour les Boers. Les engagements devenaient de plus en plus rares en Angleterre; les Afrikanders, s'émouvant enfin, recrutaient de plus en plus les commandos. Les généraux et les hommes des deux républiques apprenaient la guerre. On s'installait chez soi, pour vivre sur un ennemi dont les dépenses dépassaient toute prévision. Au Canada les jours s'écoulèrent en rendant l'avenir de plus en plus sombre et le Canada lutta quatre ans!

Les Boers ont eu leur heure de défaillance : lorsque lord Roberts marcha sur Prétoria ce fut une galopade insensée vers le nord. Il fallut, pour ramener au combat ces braves cavaliers, l'incendie des fermes et

Digitized by Google

les rapports qu'on leur fit, *de visu*, sur les troupes sales, vannées, sans entrain, qui défilèrent piteusement dans les rues de la capitale qu'on aurait pu défendre.

Les Canadiens luttèrent tout le temps avec le même courage. Ils n'eurent pas de transfuges. Lorsqu'ils se rendirent, on s'étonna qu'ils ne l'eussent pas fait plus tôt.

Cette singulière opposition se poursuit jusque dans les hasards singuliers qui ont amusé et surpris l'opinion publique. On n'a pas oublié ces bonnes mules anglaises traînant, affolées, leurs canons dans les rangs des Boers. Il arriva aussi, dans la guerre canadienne, un fait étrange, mais il sauva les Anglais. Lévis, qui remplaça le grand Montcalm, voulut par un suprême effort surprendre Québec. Il devait réussir; malheureusement un de ses artilleurs, tombé dans le Saint-Laurent, se hissa sur un glaçon, que le courant entraîna devant la ville. On alla à son secours; il était évanoui. Ses premiers mots lorsqu'il revint à lui, furent pour demander si Lévis avait chassé les Anglais. C'est de la sorte que ceux-ci apprirent qu'on allait les attaquer.

On pourrait prolonger ce parallèle jusqu'au prélude de la guerre. L'expédition du flibustier Jameson trahit les visées anglaises; elle est pour les Boers une victoire complète que souligne la lettre retentissante du kaiser allemand. Au XVIIIe siècle, l'odieuse déportation de nos Acadiens, sujet du touchant poème de Longfellow, avait montré les intentions du cabinet de Saint-James. Personne ne releva cette cruauté qui laisse loin derrière elle les horreurs des camps de concentration.

Les Canadiens eurent un seul avantage. Ils étaient catholiques et Francais; ils convertirent les Peaux-Rouges et s'en firent aimer. Ces sauvages leur furent d'un grand secours pendant toute la guerre et les servirent fidèlement. Les Anglais n'eurent sous leurs drapeaux qu'une poignée d'Iroquois qui ne pouvaient nous pardonner d'avoir sauvé du massacre les Hurons nos amis.

Les Boers ont, sur leur territoire, 900.000 Cafres, moins cruels certainement que les Peaux-Rouges et plus faciles à manier. Protestants, ils n'ont su que réduire ces brutes à coups de fusils : aussi les ont-ils eu contre eux. Ce n'est pas à dire que les Anglais auraient usé de meilleurs procédés s'ils avaient été à la place des Boers, mais les Cafres les ignoraient et, en les servant, ils n'ont fait que manifester les sentiments hostiles qu'ils ont contre leurs maîtres.

Digitized by Google

Il est bon de remarquer, à cette occasion, que l'issue de la guerre aurait été bien différente si les Boers avaient été, comme nos Canadiens, de vrais catholiques, pardonnant les injures, bons pour les races inférieures et sachant s'en faire aimer. Près d'un million de Cafres se battant pour les républiques auraient singulièrement changé les conditions. Et c'est là qu'éclate la suffisante ignorance de certains de nos journalistes. L'un d'eux s'écrie dans son légitime enthousiasme pour les Boers : « Qu'on nous donne donc de ces hommes de la Bible! » Mieux que cela; redevenons des Français catholiques du vieux temps comme il y en avait tant au Canada !

Les victoires remportées sur les bords de la Tugela et de la Modder ont été saluées par l'admiration universelle et l'ont méritée; mais combien elles sont distancées par celles de nos Canadiens! Les mémoires de Franklin ont, à ce sujet, une page amusante. Il nous y dépeint le départ du général Braddock, avec une grande armée américaine, qui va pulvériser les Canadiens, et son retour avec quelques survivants, dont Washington. Le général malheureux cherchait à s'expliquer comment il avait été si complètement battu. N'y parvenant pas, il mourut.

Nos Canadiens ne se contentaient pas de se défendre et de décimer l'ennemi par un tir adroit; ils tombaient sur lui avec une furie irrésistible et il n'en restait rien. Telle fut la journée de Carillon où Montcalm n'avait que 4.000 hommes à opposer à 12.000 Anglais,

La période de grandeur de l'Angleterre, brièvement interrompue par la guerre de l'indépendance américaine, s'encadre entre deux conquêtes : celle du Canada et celle des républiques sud-africaines. Nos compatriotes surent arracher à leurs vainqueurs sectaires la liberté du catholicisme, principe de leur relèvement, mais la marche ascendante de ceux-ci leur imposa de longues souffrances. Ils se soulevèrent quelquefois. — En 1870, les bois-brûlés, métis de Canadiens et d'Indiens, arborèrent le vieux drapeau blanc dans le Nord-Ouest et firent reculer les Anglais. — A la fin leur persévérance força les oppresseurs à donner les libertés et l'autonomie dont jouit aujourd'hui la province de Québec.

Les Boers, toujours mieux servis par les circonstances, succombent au moment où s'accusent les symptômes de la décadence du grand empire britannique. Ils n'attendront pas indéfiniment l'heure de la délivrance. On s'engage même à reconnaître bientôt leur autonomie. Moins capables d'oublier, ils ne deviendront sans doute pas les fidèles serviteurs

Digitized by Google

du roi anglais. Cause de faiblesse constante pour leur maîtres, ils secoueront le joug à la première occasion. Les 40.000 prisonniers n'ont pas connu l'énervement de la lutte prolongée; ils seront le ferment nécessaire qui préparera la résurrection des républiques boërs.

Dieu éprouve les peuples comme les individus lorsqu'il les destine à jouer un rôle. Les Canadiens, trempés dans l'adversité, sont en train de devenir un grand peuple. Les vaincus d'aujourd'hui auront aussi leurs beaux jours. Toujours favorisés, ils n'auront pas, pour limiter leur développement, une grande puissance comme les États-Unis. Les souvenirs de la guerre sauveront leur nationalité, car ils les empêcheront de se noyer dans le flot des immigrants et de s'assimiler. Ce serait même indubitable s'ils étaient catholiques.

Rien ne conserve une nationalité comme le catholicisme; l'Irlande et la Pologne le prouvent. Les efforts des sans-patrie pour nous enlever notre foi sont logiques. Le catholicisme permet aussi les unions et les fusions dans les conditions les plus dignes pour tous. Nos Alsaciens, nos Basques, nos Bretons, nos Corses sont devenus d'excellents Français tout en restant Alsaciens, Basques, Bretons et Corses. Point n'a été besoin de faire à leur langue la guerre impie dont nous sommes témoins dans le duché de Posen, en Hongrie, etc., et même, autant que la constitution le permet, aux États-Unis.

Des Boers ont déjà formé, pour fuir l'envahisseur, des colonies dans l'Afrique allemande et dans l'Angola. Ces colonies grandiront; comme les Irlandais réfugiés aux États-Unis, elles garderont vive et pure la flamme du patriotisme, et, par contact, sauront l'entretenir sur le sol national.

Puisse la vigoureuse et vaillante race, issue des Hollandais et des huguenots français, lorsqu'elle dominera l'Afrique australe, se faire, comme notre race en Amérique, l'éducatrice et l'amie des peuples inférieurs au milieu desquels elle s'est établie!

CONCLUSION

Les faits n'ont qu'une valeur relative. Il y a des victoires fatales, des défaites pleines de promesses. Si nous avions été vaincus en Crimée nous ne l'aurions pas été à Sedan. L'histoire est plus juste qn'elle ne le paraît; les fautes sont presque toujours punies. La guerre du Transvaal, fort inique, ne portera pas bonheur. Peut-être eut-il mieux valu pour l'Angleterre qu'elle se terminât par un retentissant et humiliant échec.

A. Nogues.

Digitized by Google

L'ACADIE

UNE FRANCE OUBLIÉE

Bien peu connu en France est ce nom d'Acadie, qui désignait autrefois les possessions françaises du Nord-Amérique au sud du golfe du Saint-Laurent, et qui comprend aujourd'hui les Provinces maritimes de la confédération canadienne (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunsvick, île du Prince-Édouard). Si l'Acadie a disparu en temps que dénomination politique et géographique, les Acadiens par contre ont subsisté : ce sont les descendants des colons français d'autrefois, qui forment aujourd'hui une population distincte de celle d'origine britannique.

Colonisée au début du XVIIe siècle, l'Acadie eut grand peine à se développer au cours des guerres continuelles avec les Anglais. Port-Royal (aujourd'hui Annapolis), dans la baie de Fundy, date de 1605. Ce fut le centre de la domination française jusqu'au traité d'Utrecht (1713) qui céda à l'Angleterre la partie méridionale de l'Acadie. Cette même année fut fondé Louisbourg, dans l'île Royale (du cap Breton), qui devint la place d'armes de la colonie et une menace constante aux yeux des Anglais. Ceux-ci s'en emparèrent en 1745, mais restitution en fut faite à la France en 1748.

En 1755, alors qu'on était en pleine paix, une flotte anglaise vint assiéger le fort français de Beauséjour, à la frontière d'un territoire contesté et s'en empara. La guerre ne fut officiellement déclarée qu'en 1756. Deux ans plus tard Louisbourg et le reste de l'Acadie tombaient aux mains des Anglais.

Ceux-ci n'avaient pas attendu la déclaration de guerre pour disperser la population acadienne qui leur était soumise. C'est en 1755, en effet, qu'eut lieu la déportation en masse des Acadiens, ce que ces derniers ont appelé le *grand dérangement* et dont Longfellow s'est fait le chantre dans son admirable poème d'*Evangeline*. Voulant se débarrasser d'une population restée française 40 ans après la conquête, le gouverneur anglais Lawrence ordonna à tous les habitants des campagnes de s'assembler à l'église de leur village le 5 septembre. Là, il les fit arrêter et déporter dans diverses parties de l'Amérique du nord après avoir eu la cruauté de séparer les membres d'une même famille. Sous leurs yeux on avait brûlé leurs fermes et leurs villages. Des 7 ou 8,000 trans-

Digitized by Google

portés, très peu revinrent dans la suite en Acadie, où ils retrouvèrent ceux qui, ayant échappé à la déportation, s'étaient établis dans les bois ou dans des régions encore inexplorées.

Trois ans plus tard, la même persécution sévit contre les Acadiens nouvellement conquis : la confiscation, l'exil. l'incendie des villages, accablèrent ces malheureux. En 1755, au moment de leur exode forcé, les Acadiens étaient environ 18.000. En 1767, un recensement ne constate plus la présence que de 1.265 d'entre eux. 8.000 environ périrent de privations, de mauvais traitements ou dans les naufrages : 3.000 à 3.500 parvinrent à gagner la France. Ceux qui avaient pu rester en Acadie sont les ancêtres directs des Acadiens d'aujourd'hui qui sont 140.000 d'après le recensement de 1901.

Pendant un siècle les Acadiens restèrent oubliés, non seulement en France, mais encore au Canada et même dans l'ancienne Acadie, car vivant sous une terreur morale aussi vive qu'aux temps de la persécution, ils n'osaient sortir de leurs cantons et, dispersés comme ils l'étaient dans toute l'étendue d'un vaste territoire, sans communication avec les différents groupes de leur race, ils s'ignoraient entre eux. Ce ne fut qu'en 1857, qu'un Français, le regretté Rameau de St-Père, dont on a lu dans la *Revue Française* les études sur le Canada, les visita et fit en quelque sorte leur seconde découverte. Ce fut une révélation, même pour eux, et de cette époque date en quelque sorte leur renaissance. En 1864, fut fondé le premier collège français à Memramcook. C'est dans cette même petite ville qu'eut lieu, en 1881, la 1e réunion plénière des Acadiens. En 1883, dans la 2e assemblée, le drapeau tricolore avec une étoile dans le bleu fut adopté comme pavillon acadien. Enfin en 1900, à Arichat, le premier ministre du Canada, W. Laurier, assistait à l'assemblée générale des Acadiens. Les Acadiens, qui il y a 40 ans n'osaient sortir de chez eux par crainte d'être molestés, sont aujourd'hui représentés dans les assemblées provinciales et fédérales et comptent même des membres de leur race dans les cabinets provinciaux. Les temps sont bien changés.

C'est aussi que la population acadienne a cru dans des proportions considérables. On compte aujourd'hui 14.000 Acadiens dans l'île du Prince-Édouard, 44.500 en Nlle-Écosse, 80.800 au Nouveau-Brunswick, soit en tout environ 140.000. Vingt ans auparavant le recensement de 1881 n'en accusait que 10.700, 41.000 et 56.600 dans les mêmes pro-

Digitized by Google

vinces, soit en tout 108.000. C'est un accroissement de plus d'un quart. Si en France, pendant la même période, la population avait cru dans les mêmes proportions, elle aurait donné près de 10 millions d'habitants d'augmentation, tandis qu'elle n'en a fourni qu'un million et demi. Un pareil accroissement, dû uniquement à leur natalité, assure aux Acadiens un brillant avenir. Et tandis que la population de race française augmente ainsi, la population de race anglaise reste stationnaire et diminue même dans certains comtés par suite d'émigration.

M. G. du Boscq de Beaumont, qui a visité récemment l'Acadie, vient de publier la relation de son voyage (1). Il y retrace l'accueil touchant que lui ont fait les Acadiens et la renaissance intellectuelle qui s'y accomplit de plus en plus. C'est le clergé qui, comme au Canada, a sauvé la langue française en prenant la direction intellectuelle et morale des Acadiens. C'est encore lui qui a pris la tête du mouvement de renaissance. En 1864, un prêtre canadien, le P. Lefebvre, fondait le collège français de St Joseph de Memramcook, auquel venait s'adjoindre une université en 1868. « C'est le phare intellectuel qui rayonne sur toute l'Acadie et la dégage de l'ombre où elle était plongée depuis la dispersion de 1755. » C'est là qu'ont été instruits tous les Acadiens exerçant une influence dans leur pays.

Le collège de St-Joseph, dirigé aujourd'hui par 12 Pères de Sainte-Croix, compte environ 150 élèves. Parmi les souvenirs qu'il renferme on peut citer la clef de l'église de la Grand Prée, où furent enfermés les Acadiens, en attendant leur déportation. On compte environ 3.000 Acadiens à Memramcook, répartis en 630 familles dont 113 portent le nom de Le Blanc. Tous les saints du calendrier ayant été épuisés pour distinguer les membres de ces familles, ceux-ci ont été obligés, afin de pouvoir se reconnaître, d'ajouter à leur nom patronymique le prénom de leur père. Il n'y a peut-être pas d'exemple d'une pareille multiplication de famille sur place.

Après Memramcook, le principal centre acadien du Nouveau-Brunswick est Shédiac, sur les confins de la Nlle-Écosse. C'est là qu'est publié le *Moniteur Acadien*, un des organes des revendications nationales de ce courageux petit peuple.

En Nlle-Écosse, les Acadiens sont plus dispersés et on les trouve dans

(1) *Une France oubliée. L'Acadie.* 1 vol. illustré. Hachette, Paris, 1902.

Digitized by Google

l'île du Cap Breton aussi bien que sur le continent. Leur proportion, eu égard à la population totale, est sensiblemeut plus faible qu'au Nouveau-Brunswick. Leur influence n'est cependant pas sans valeur, car ils comptent 4 des leurs sur les 38 députés du parlement provincial.

Dans l'île du Prince-Édouard, le principal centre français est Tignish. Les Acadiennes qui l'habitent ont conservé leur costume national, semblable à celui que l'on porte encore en basse Normandie. Une anecdote montrera quels efforts ont dû faire les Acadiens de l'île pour sortir de la nuit intellectuelle dans laquelle ils étaient plongés. Vers 1864, un matelot français, las de naviguer, s'échappe à la nage de son bâtiment, près de Bouctouche. On l'habille, on l'héberge; et quand on s'aperçoit qu'il sait lire et écrire, on ouvre aussitôt une école dont il prend la direction. En 1867, lors de la création de la confédération, M. Auguste Renaud (c'est le nom du matelot) fut choisi candidat et élu, malgré une vive opposition, au parlement fédéral où il siégea jusqu'en 1872, comme seul représentant acadien.

« Ce peuple acadien, que l'on croyait rayé de la liste des nations, a fait, depuis 20 ans, dit M. de Beaumont, des progrès immenses, inespérés, grâce à la diffusion d'une instruction dont il avait été, malheureusement, privé jusque-là. Il tient déjà toutes les côtes du Nouveau-Brunswick, pays si vaste et si peu peuplé, qui deviendra plus tard une Acadie nouvelle, quand le danger de l'émigration aux États-Unis sera enrayé. Un autre danger provient de l'enseignement même, trop exclusivement anglais dans certaines écoles, de sorte que ce sont les plus instruits d'entre les Acadiens qui courent le plus de risques de perdre leur langue maternelle. Le jour où l'enseignement des deux langues sera sur un même pied d'égalité, la race acadienne qui a su se ressaisir et donner un admirable exemple de fidélité à ses traditions — la race acadienne, confiante en cette étoile qu'elle a choisie comme emblème, pourra, reprenant le cours momentanément arrêté de ses destinées, contribuer avec les Canadiens à restaurer, et pour toujours, dans l'Amérique du Nord, la Nouvelle-France. »

G. D.

Digitized by Google

MARTINIQUE

CRISE ÉCONOMIQUE ET EXODE

La catastrophe de la montagne Pelée n'a pas seulement détruit la florissante cité de St-Pierre, le centre commercial de la Martinique, elle a encore rendu inhabitable toute la partie nord de l'île, ou 12 villages ont dû être abandonnés par suite de la pluie de cendres qui a couvert le sol.

Il est impossible d'évaluer, financièrement parlant, les pertes causées par ce désastre ; tout ce qu'on sait c'est qu'elles sont considérables. C'est dans la région de St-Pierre que l'activité industrielle était surtout concentrée. C'est là que fonctionnaient nombre d'usines et la plupart des rhummeries, une des richesses les plus appréciées de la Martinique. Par suite, la colonie est frappée au cœur dans ses ressources et dans son commerce d'exportation.

Pour se rendre compte de la crise économique qui frappe la Martinique, il faut se reporter à son mouvement commercial. Celui-ci représente en moyenne une cinquantaine de millions de francs. Après avoir atteint 56 millions et demi en 1891, il était tombé au-dessous de 41 en 1895 pour se relever à 52 en 1900. Dans la dernière période décennale les importations ont baissé sensiblement, tandis que les exportations ont progressé, mais dans une proportion un peu moins forte. Ainsi, les importations, de 33.559.000 fr. 1891, descendent à 24.929.000 en 1900. Par contre, les exportations montent de 22.939.000 à 27.150.000.

La Martinique partage ses importations en deux fractions égales. Ainsi, en 1900, 12.466.000 fr. proviennent de la France et de ses autres colonies (celles-ci figurent pour 1.706.000 fr.) et 12.462.000 fr. sont d'origine étrangère.

Quant aux exportations, la presque totalité prend la route de France, soit 25.735.000 fr. (dont 996.000 pour les colonies). La valeur des marchandises envoyées à l'étranger n'atteint que 1.425.000 fr.

Les États-Unis, dont on connaît la politique panaméricaine, n'ont pas négligé de se créer des débouchés à la Martinique. Ils n'en exportent qu'un chiffre dérisoire de marchandises : 721 fr. en 1900 ; mais, par contre, ils savent y placer leurs produits qui ont atteint 8.944.000 fr. ce qui représente environ les trois quarts des importations provenant de l'étranger.

Digitized by Google

Ce que la Martinique produit surtout c'est le rhum, qui provient de la distillation des mélasses de sucre de canne. Le rhum de la Martinique a une réputation universelle et la consommation de ce produit en France a pris depuis un demi-siècle une extension correspondant avec sa baisse de prix et l'augmentation constante du prix des eaux-de-vie de vin.

En effet, ainsi que le fait remarquer M. H. Pupin dans les *Débats*, les droits de douane frappant les rhums étrangers étant à peu près prohibitifs (80 fr. par hectolitre), les 9/10es des importations en France proviennent de la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion, dont les productions sont affranchies de droits d'entrée. La moyenne des importations pendant les 3 périodes décennales de 1867 à 1896 était de 40.000, 82.000, 117.000 hectolitres en alcool pur. Mais en 1901 il y avait diminution sensible : 80.000 hectolitres, dont 65.000 provenant de la Martinique. C'est à St-Pierre et dans le voisinage que se travaillaient presque toutes les mélasses de la production sucrière de l'île. Il en venait même des Antilles anglaises et de Cuba.

Le prix des rhums de la Martinique avait atteint, dans un intervalle d'une trentaine d'années le chiffre de 80 fr.; mais dans ces dernières années il était descendu jusqu'à 30 fr. La destruction de St-Pierre a amené une élévation subite et énorme des cours ; aussi les prix d'autrefois, 70 à 80 fr., ont-ils été atteints de nouveau. Cette hausse s'explique en raison du déficit de production qui sera d'environ 40.000 hectolitres.

Le sucre et le cacao n'occupent, dans les productions de la Martinique qu'une place bien inférieure au rhum, en quantité et en valeur. Sur 3 millions de tonnes de sucre de canne que donne la production mondiale notre colonie n'en fournit que 30.000. La culture de la canne n'aura d'ailleurs que peu souffert, la plupart des plantations et des usines à sucre se trouvant dans les parties centrale et méridionale de l'île.

Il n'en est pas de même pour le cacao dont la culture était concentrée presque entièrement dans le nord de l'île, précisément aux alentours de la montagne Pelée. Là tout est détruit et la ruine est complète pour les planteurs. La Martinique donnait une récolte moyenne de 7 à 900.000 kilos. La production mondiale de cacao est d'environ 70 millions de kilos et l'importation en France de 28 à 32. La majeure partie du cacao martiniquais s'écoulait en France, bénéficiant du demi-tarif en faveur des colonies et ne payant ainsi que 52 fr. par 100 kilos.

Le café a fait son temps à la Martinique ; on ne l'y cultive plus que

Digitized by Google

très peu. Si son exportation était de 5.000 tonnes il y a un siècle, elle n'était plus que 500 il y a 50 ans. Elle est aujourd'hui tombée à 3 tonnes.

Ce qui frappe la Martinique ce n'est pas seulement le désastre de St-Pierre, c'est encore la paralysie générale des affaires résultant d'un arrêt subit. La population survivante du nord a émigré vers Fort-de-France et le sud de l'île. Plusieurs milliers d'habitants ont saisi les occasions qui se présentaient pour se réfugier dans les îles voisines, et, sans les difficultés de transport et l'apaisement relatif du volcan, l'exode eût été bien plus considérable.

La situation faite aux deux éléments habitant la Martinique est assez différente. Le noir est surtout le petit cultivateur ou l'ouvrier des usines; sa fortune consiste le plus souvent dans son salaire de chaque jour et le produit de sa terre. Il est facilement transportable, car il n'a pas besoin pour cela de vendre usines et domaines afin de réaliser sa fortune. Mais il est avéré que le noir martiniquais répugne à l'émigration et ne veut pas quitter son sol natal, lequel, en temps normal, lui procure d'ailleurs tout ce qu'il peut désirer.

Bien différente est la situation du créole. La catastrophe de St-Pierre ayant entraîné la mort de la plupart des usiniers et grands négociants, les créoles qui survivent sont généralement des propriétaires de grands domaines et des agriculteurs qui voient la ruine s'avancer à grands pas. A l'encontre des noirs ils quitteraient plus volontiers le sol de l'île ; mais pour beaucoup, il faudrait leur en faciliter les moyens, avec la possibilité de se créer ailleurs une installation nouvelle.

Ce serait le cas pour les sociétés de colonisation d'aider des hommes qui ont l'acclimatement et l'expérience de la vie coloniale à peupler quelques-unes de nos nouvelles possessions. Madagascar, sous ce rapport, s'offre sous un jour très favorable. On y rencontre des zones d'habitat très variées, depuis le climat tropical du littoral jusqu'à la région tempérée du plateau central. Là, les créoles de la Martinique pourraient cultiver tous les produits des Antilles. Ils y trouveraient aussi des ressources plus étendues, une main-d'œuvre plus malléable, un avenir plus riant qu'à la Martinique. Tout ce que cette colonie perdrait, Madagascar le gagnerait amplement et un afflux de colons français assiérait notre domination dans l'île, tout en donnant à celle-ci un essor considérable. En sauvant de la ruine les créoles de la Martinique, on renforcerait en même temps la puissance française dans l'océan Indien. E. C.

Digitized by Google

LA GUERRE AU TRANSVAAL

COMBIEN Y A-T-IL DE BOERS?

On s'est toujours demandé depuis trois ans combien il y avait de Boers dans les deux républiques et combien de combattants avaient été opposés aux Anglais. Le problème n'avait jamais été résolu et, même depuis la conclusion de la paix, on n'a pu obtenir que des données approximatives. La *Revue Française* a déjà publié sur cette question (1) des indications de source britannique supputant le nombre des Boers d'après le recensement fait en 1896. A cette époque il y avait 178.000 habitants mâles dans les deux républiques. En déduisant environ 45.000 uitlanders, habitant Johannesburg pour la plupart, on descend à 133.000. En retranchant, en outre, les enfants au-dessous de 15 ans et les hommes de plus de 55 ans, on ramène ce chiffre à 69.000 au début des hostilités. Mais tous n'ont pas combattu, et un certain nombre de renégats ont pris parti contre leurs compatriotes.

Depuis la conclusion de la paix on a pu établir d'autres calculs basés sur les prisonniers faits pendant la lutte et les soumissions effectuées depuis la signature du traité. Ces dernières se sont élevées à 19.000 hommes. Or, comme le nombre des Boers détenus aux camps de concentration ou transportés à Sainte-Hélène, les Bermudes, les Indes dépassait 48.000, on arrive au chiffre de 67.000 et à environ 72.000 si on y ajoute les morts, qui furent peu nombreux comparés à ceux des Anglais.

On est surpris, bien que ce chiffre nous semble exagéré, du nombre total des Boers, ainsi que de ceux qui tenaient encore la campagne au moment de la cessation des hostilités. L'étonnement augmente encore si l'on se reporte aux documents officiels anglais publiés sur ce sujet. En effet dans un rapport du 8 juillet 1901 (2), lord Kitchener évaluait le nombre des Boers en armes à 13.500. Quelques mois plus tard, M. Brodrick, ministre de la guerre, le ramenait à une dizaine de mille. Huit mois de campagne passent encore et, d'après les chiffres du War Office, les Boers perdent dans ce laps de temps plus de monde qu'ils n'étaient estimés de combattants.

---

(1) Fév. 1902, p. 106.
(2) *Rev. Fr.* oct. 1901, p. 599.

Digitized by Google

La *Revue Française* a pris soin de faire le relevé des états de pertes publiées chaque semaine par lord Kitchener. Il en résulte que dans les huit derniers mois de la guerre — à l'époque où on évaluait les Boers à une dizaine de mille — les troupes de lord Kitchener ont capturé ou reçu la soumission de 11.000 Boers, en chiffres ronds, et en ont tué près d'un millier, soit environ 12.000, c'est-à-dire *plus qu'il n'y en avait*. Et malgré que tous les Boers eussent été ainsi exterminés — *virtuellement* du moins — on en trouve encore plus de 19.000 à la signature de la paix !

Que faut-il conclure de chiffres aussi divergents? C'est d'abord que le service britannique des renseignements était fort mal fait. Ensuite que le gouvernement anglais a toujours bluffé, rapetissant le nombre de ses adversaires pendant la lutte, afin de faire croire que la guerre allait bientôt finir, l'augmentant peut-être après la paix (en y comprenant des non-combattants) afin de faire moins ressortir l'impuissance de l'armée anglaise vis-à-vis d'un si petit nombre d'adversaires.

Nous croyons que le nombre des Boers combattants était supérieur aux estimations de lord Kitchener, mais que leurs pertes n'ont pas été aussi élevées, comme combattants que l'indique le général anglais. Ce dernier, bluffant aussi, comprenait parmi les prisonniers, combattants et non-combattants, vieillards et invalides; aussi arrivait-il à aligner des milliers de prisonniers. Et ce qui prouve bien la véracité de la façon de faire de Kitchener, c'est qu'après le passage de ses troupes il ne restait pas un habitant dans les fermes qui n'étaient pas détruites. C'était la solitude de Tacite. Enfin les Boers compensaient un peu leurs pertes par les recrues qu'ils faisaient dans la colonie du Cap.

Pour en revenir au chiffre total des Boers combattants, il paraît plus juste de s'en référer aux indications données au lendemain de la paix, fixant à 25.555, en dehors des camps de concentration, le nombre total des burghers prisonniers à la date du 3 mai 1992. Si l'on y ajoute 19.000 Boers en armes au moment de la signature de la paix et environ 5.000 morts on arrive à près de 50.000 burghers, chiffre qui paraît assez vraisemblable.

Ce qui ressort de plus clair de ces diverses évaluations, c'est qu'à la fin de la guerre, 19.000 Boers tenaient toujours tête, et souvent victorieusement à une armée de plus de 200.000 hommes, sans cesse renouvelée, mais toujours impuissante à réduire son adversaire, même dans la propor-

Digitized by Google

tion de 10 contre 1. C'est la caractéristique de cette guerre de 30 mois. Si la paix n'avait pas été conclue combien de temps cette situation, véritable impasse, n'aurait-elle pas pu se prolonger?

CE QUE COUTE LA GUERRE AUX ANGLAIS

Le 12 octobre 1899, les premiers coups de feu étaient tirés à Kraaipan, près Mafeking, où les Boers s'emparèrent d'un train blindé. Les derniers l'ont été le 4 juin 1902, près de Vereeniging, au Transvaal. Pendant cette guerre qui a duré plus de 30 mois, quelles ont été les pertes des Anglais? (1).

Voici d'abord le tableau relatif au dernier mois de la guerre :

Les pertes des Anglais accusent, en mai 1902, 298 décès par maladie ou accident (dont 13 officiers) contre 367, en diminution de 69 sur le mois précédent. Le nombre des tués ou morts des suites de blessures est de 69 (dont 4 officiers), contre 159; celui des blessés de 114 (dont 12 officiers), contre 502. Les rapatriés invalides ont été au nombre de 1.440 (dont 86 officiers), contre 2.724.

Voici un tableau comparatif des morts par maladie ou accident et des tués ou morts de blessures des mois précédents :

	Maladie	Tués	Total		Maladie	Tués	Total
Oct. 1900.	399	167	566	Oct. 1901.	166	205	371
Nov. —	490	188	678	Nov. —	281	219	500
Déc. —	481	298	779	Déc. —	393	220	613
Janv. 1901.	639	192	831	Janv. 1902	572	153	725
Fév. —	604	192	796	Fév. —	566	171	737
Mars —	458	165	623	Mars —	410	218	628
Avril —	424	130	574	Avril —	367	159	526
Mai —	509	225	731	Mai —	298	69	367
Juin —	401	233	634				
Juil. —	209	164	373				
Août —	195	151	346				
Sept. —	166	241	407				

(1) Voir *Rev. Fr.* nov. 1900, p. 673 : *Bilan des pertes d'une année;* nov. 1901, p. 667: *Bilan des pertes de 2 années.*

Digitized by Google

Le petit nombre des morts et des blessés du mois de mai, tient à l'état d'armistice latent qui existait pendant la durée des négociations.

En juin, il y a eu encore, d'après l'état des pertes quotidiennes, 224 morts de maladie et 40 tués, la plupart de ces derniers se rapportant à des combats anciens.

Après une année de guerre (30 sept. 1900) les Anglais comptaient 4,000 tués au feu ou morts de blessures, 6.000 morts de maladie ou accident, 14.500 blessés, 7.600 prisonniers et 31.600 rapatriés comme invalides (malades ou blessés).

Après la 2e année de guerre (30 sept. 1901), les pertes étaient de 6.380 tués, 11.000 morts de maladie, 19.560 blessés, 9.540 prisonniers et 57.470 rapatriés comme invalides.

A la fin de la guerre (31 mai 1902), les pertes atteignent 7.792 tués, 14.150 morts de maladie, 22.829 blessés, 9.553 prisonniers et 75.430 rapatriés comme invalides. Parmi ces derniers, les blessés figurent pour environ 9.000 et les malades pour 66.000.

Si l'on ajoute aux tués et morts de maladie, 508 rapatriés, morts depuis leur retour, on arrive à un total général de **22.450** morts. Tel est le bilan de 30 mois de guerre.

Disons tout de suite que le nombre indiqué des prisonniers ne correspond nullement au nombre réel. Depuis que les Boers ont pris l'habitude de relâcher aussitôt leurs prisonniers, les Anglais ne font plus figurer dans la liste des pertes, les hommes capturés. C'est ainsi que le chiffre des prisonniers, qui était de 9.542 au 30 septembre 1901 ne s'élève qu'à 9.553 au 31 mai 1902, soit seulement *onze* de plus en 8 mois, bien que, dans les seules affaires de Klerksdorp et Klip Drift, Delarey en ait capturé de 7 à 800. Il n'est nullement téméraire d'affirmer que le nombre réel a dépassé 12.000. Ce chiffre paraît même très modéré et celui de 14 à 15.000 est indiqué comme n'étant pas invraisemblable.

En groupant morts, blessés ou prisonniers (d'après le War Office), on arrive à un total de **54.832**, ou près de **60.000**, si on compte tous les prisonniers faits. En ajoutant les rapatriés pour cause de maladie, on arrive à **126.000**, ou plus de **130.000** en comptant tous les prisonniers. C'est un joli chiffre, et qui ne comprend pas cependant les malades restés en Afrique.

Voici maintenant le détail des pertes :

Digitized by Google

Tués au feu	5.774	dont	518	officiers et	5.256	hommes.
Morts de blessures. .	2.018	—	183	—	1.835	—
Morts en captivité . .	102	—	5	—	97	—
Morts de maladie . .	13.250	—	339	—	12.911	—
Morts d'accident. . .	798	—	27	—	771	—
Morts après rapatriem[t]	508	—	8	—	500	—
Total	22.450	dont	1.080	officiers et	21.370	hommes.

Parmi les blessés on compte 1.851 officiers et 20.978 hommes ; parmi les prisonniers — indiqués — 383 officiers et 9.170 hommes.

On remarquera le nombre des officiers tués par rapport aux soldats : 1 pour 10 ; c'est une forte proportion. Cela tient à deux causes : au nombre assez considérable des officiers anglais existant dans chaque corps de troupe, et à l'obligation où ils ont été le plus souvent de payer de leur personne pour entraîner leurs hommes.

Quant au coût financier de la guerre, il n'est pas moins lourd. Au début des hostilités, quand généraux et officiers anglais se donnaient rendez-vous à Pretoria pour la Noël, le chancelier de l'Échiquier évaluait à 10 millions de livres sterling ou 250 millions de francs la somme nécessaire pour venir à bout des républiques boers, en même temps que le War Office estimait plus que suffisant le chiffre de 75.000 hommes de troupes. On sait qu'il fallut vite déchanter. Les troupes envoyées dépassèrent 350.000 hommes et les dépenses atteignirent 37 millions et demi de francs par semaine.

A la fin de mars 1902, la guerre avait coûté 222.974.000 livres ou 5 milliards 1/2 de francs. Il faudra y ajouter 3 ou 4 mois d'entretien des troupes sur pied de guerre, les frais de rapatriement, l'indemnité des fermes boers, les dépenses d'occupation permanente qui seront lourdes au début, etc. Bref, le chiffre de 7 milliards apparaîtra sans doute d'ici 1903. Et dans tout cela on ne compte ni le renouvellement du matériel de guerre, ni le réapprovisionnement des arsenaux. L'Angleterre est riche, on le sait, et peut s'offrir le luxe d'une politique impériale ; mais cela coûte cher et de pareilles fantaisies ne pourraient se renouveler souvent.

C. DE LASALLE.

Digitized by Google

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

M. *Aug. Chevalier*, docteur ès sciences naturelles, ancien membre de la mission de Trentinian au Soudan, a été chargé d'organiser une mission scientifique dans la région Chari-Tchad. Cette mission va s'embarquer incessamment. Elle est aidée des subventions des ministères de l'instruction publique et des colonies, du Muséum d'histoire naturelle et de l'Académie des Inscriptions. M. Chevalier est accompagné de M. Courtet, officier d'administration, du Dr Decorse, de M. Martret, ancien chef de cultures au Soudan. La mission étudiera les ressources du pays qu'elle traversera et emportera des graines et de jeunes plants de végétaux pour chercher à les acclimater en Afrique. Dans les différents pays où il s'arrêtera (Sénégal, Guinée, Gabon, etc.). M. Chevalier déposera ceux des végétaux qui manquent à ces colonies et prendra les espèces qui y sont déjà acclimatées. Pendant que MM. Chevalier, Courtet et Decorse parcourront le haut Oubangui et le Chari, M. Martret multipliera les plantes nouvelles introduites par la mission et rassemblera les espèces indigènes les plus utiles de façon qu'elles soient ensuite propagées dans les colonies où elles manquent et dans les jardins botaniques.

M. *Edward Dodson* vient de faire dans le Sahara tripolitain, si rarement visité, une exploration de 5 mois, organisée par le muséum anglais d'histoire naturelle. Parti de Londres en mars 1901, M. Dodson, se rendit à Tripoli, où il resta 19 jours pour organiser sa caravane. Malgré une autorisation du gouvernement turc, l'explorateur anglais se vit refuser par le vali de Tripoli la permission d'emporter des cartouches; il finit pourtant par obtenir une escorte conduite par un sergent. La caravane comprenait, outre son chef, 9 domestiques arabes, 8 chameaux et 3 chevaux. Les Bédouins qu'on rencontra au delà des sables mouvants donnèrent des provisions à la mission. On entra dans le désert une semaine après le départ de Tripoli : la chaleur et la sécheresse y étaient intenses; il fallut chercher de l'eau à 10 ou 12 heures de distance. A Sofedjin (à 293 kil. au S.-E. de Tripoli) où l'on arriva 2 semaines après le départ du littoral, l'escorte turque déserta et le personnel de l'explorateur fut sur le point de l'abandonner. Après un détour vers un ancien réservoir romain où il renouvela sa provision d'eau,

Digitized by Google

M. Dodson se rendit à l'oasis de Bondjem, à environ 240 kil. de Sokna: il n'y trouva ni eau ni vivres, les habitants se nourrissant seulement de tortues et de dattes. Le sergent turc y mourut de privations. Après 4 jours et 4 nuits à travers le désert qui sépare Bondjem de Sokna, on arriva à cette dernière oasis, de 2.000 hab., où réside une garnison turque de 200 soldats. Les autorités reçurent bien M. Dodson, mais les femmes et les enfants s'enfuirent, croyant que les chrétiens mangeaient les enfants. L'explorateur voulant se rendre de Sokna à Mourzouk, son personnel se révolta, puis finit par accepter de le suivre. On passa le Djebel-Soda (Montagne Noire), puis à travers une grande forêt d'arbres pétrifiés, où les orages furent violents. 3 semaines après, on arriva à Mourzouk dans le Fezzan, où M. Dodson fut arrêté et désarmé, ainsi que son escorte, par le gouverneur ottoman. Il put 5 jours après repartir vers la côte, non sans difficultés, et par Sokna, atteignit le port de Benghasi.

ASIE

Le b^on^ *de Baye* a rendu compte de son 5e voyage au Caucase, où il était chargé d'une mission ethnographique du ministère de l'instruction publique. Son voyage de 1901-1902 a eu lieu surtout dans le gouvernement de Koutaïs, en Géorgie occidentale (Iméréthie, Mingrélie, etc.). Les Géorgiens ont conservé leur ancienne langue et leur religion orthodoxe. Les Géorgiens de l'ouest ont la taille plus élevée et les traits plus allongés et plus réguliers que ceux de l'est; ils sont aussi plus actifs. M. de Baye, après avoir visité Koutaïs, dans l'Iméréthie, qui a perdu sa splendeur d'autrefois, s'est rendu en Gourie et a visité la principale ville Ozourgueth (4.000 hab.). Les Gouriens, qui sont de beaux hommes, ont toujours leur costume national qui est fort pittoresque; quoique orthodoxes, ils ont conservé des coutumes païennes et des croyances superstitieuses, de même que les Mingréliens, les Lazes et les Iméréthiens.

M. *D. Levat*, qui a exploré les régions aurifères de la Sibérie, puis celles de la Guyane française, est parti (30 avr.) pour la Boukharie et le Turkestan. Il a le projet de remonter l'Amou Daria jusque dans le Darvaz et de gagner la haute vallée de la Vantcha. Puis il franchira les monts Alaï et reviendra en Russie par le Fergana. M. Levat se propose d'étudier plus particulièrement l'action glacière dans ces hautes régions.

Digitized by Google

Le général russe Mikhaïl Vassiliévitch *Pievtsov*, connu par ses explorations en Asie, vient de mourir à l'âge de 59 ans. Dès 1876, il avait exploré la Dzoungarie, du lac Zaïsan, à Goutchen. En 1878, il accomgagna, avec 6 cosaques, la caravane organisée par les négociants de Büsk (Sibérie occidentale), qui tenta la première de traverser la Mongolie, de Kobdo à Koukou-Khoto. Pievtsov visita ensuite les provinces chinoises de Chan-Si et de Tchi-Li, et revint à Omsk en 1879, par Ourga, Orkhon et Oulliassoutaï. En 1881-82, Pievtsov prit part à la délimitation russo-chinoise de Kouldja et de Tarbagataï. Après la mort de Prjevalsky, en 1888, il fut désigné pour le remplacer et, avec MM. Roborovsky, Kozlov et le géologue Bogdanovitch, il explora (1889-90) le Turkestan chinois, le Tibet du nord, la Dzoungarie, le Tarbagataï.

Le Dr *A. Stein* a exploré le Turkestan chinois en 1901, au point de vue archéologique, et y a retrouvé les restes de villes mortes. Il y a effectué, en même temps, des levers topographiques embrassant, dans le Pamir oriental, un itinéraire allant du col Kilik, qui conduit dans le Tagdtoumbach Pamir, aux vallées du Sarikol, à l'ouest du Mous-tag-ata. L'explorateur a tenté l'ascension de ce sommet, mais n'a pu dépasser 6.000 m. d'altitude, sur le flanc droit du glacier de Yam-boulak. Depuis le passage de Sven Hedin, la glace se serait étendue et descendrait jusqu'à 4.500 m. M. Stein a pu identifier avec des villes actuelles les localités visitées par le pèlerin chinois Hiouen-Tsrang au VIIe siècle. De Kachgar, l'explorateur a visité de grands pics neigeux. Durant l'hiver 1900-1901, M. Stein a reconnu la vallée du Youroung-Kach ou rivière de Khotan (dont le capitaine Deasy a découvert la source en 1898); cette vallée devient bientôt une gorge inaccessible comme toutes les vallées de la région. Le voyageur dut escalader les crêtes pour parvenir au village de Karanghou-tag. Ayant tenté de remonter ensuite le Youroung-Kach vers l'est, il dut s'arrêter, au bout de 2 jours, à Issik-boulak, devant l'impossibilité d'aller plus loin, par 79° 59′ long. E. Gr. et 36° 2′ lat. N., à 7.152 m. d'altitude. M. Stein revint vers l'ouest en coupant les vallées de Nissa et de Chach, tributaires du Youroung-Kach et retourna dans l'Inde.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Tunisie : *Mort du bey Ali.* — Le 11 juin est mort à la Marsa, près de Tunis, le bey Ali qui était né en 1817. Il avait succédé à l'âge de 65 ans à son frère Mohamed-Sadok (25 oct. 1882), 18 mois après l'établissement du protectorat français. Il avait accepté ce régime sans arrière-pensée et avait toujours vécu en harmonie avec les résidents français.

Suivant la loi musulmane, l'héritier est le membre le plus âgé de la famille régnante. Cette condition se trouve remplie à défaut de collatéraux par le fils aîné du bey, Mohamed, qui a pris aussitôt possession du trône beylical et a reçu au palais du Bardo l'investiture solennelle au nom de la France par le résident général M. Pichon. Le nouveau bey, qui est âgé de 47 ans, est le premier qui parle français; par suite, les fonctions de 1er interprète ont été supprimées. Mohamed-bey, qui suivant la coutume ne peut habiter la demeure de son prédécesseur, continuera de résider en son palais de Dermech, à Carthage.

Algérie : *Tribunaux répressifs indigènes.* — Depuis le 1er juin est entré en service le décret du 29 mars 1902 instituant dans tout le territoire civil un mode rapide de répression des délits indigènes. Désormais tous les délits commis par les indigènes seront jugés par un tribunal composé du juge de paix à compétence étendue et de 2 juges choisis parmi les fonctionnaires ou notables, l'un français, l'autre indigène. Les affaires de cette nature seront jugées d'après la loi du 20 mai 1863 sur les flagrants délits. Un décret postérieur a étendu l'organisation ci-dessus aux justices de paix à compétence restreinte. Les administrateurs des communes mixtes sont désormais chargés de toutes informations criminelles dirigées contre les indigènes.

Cette nouvelle organisation judiciaire a été fort bien accueillie par tous les colons, bien que quelques réserves de droit aient été formulées. Elle mettra fin sans doute à l'insécurité trop grande qui régnait dans les campagnes par la simplicité de la procédure et la rapidité de la répression. L'indigène ne comprend rien à nos lenteurs judiciaires et aux complications de notre procédure. Pour être efficace le châtiment doit succéder promptement à la faute commise. C'est le but que poursuit la nouvelle organisation.

Phosphates. — L'exploitation des phosphates prend un développement normal comme l'indique l'exposé général de l'Algérie pour 1901. En 1877, on avait extrait 218.141 tonnes de phosphates de chaux dans les diverses exploitations de l'Algérie. Les quantités ont été de 269.500 en 1898, 324.983 en 1899 et 321.422 t. en 1900. Le droit de 0 fr. 50 par tonne de phosphate extrait et non employé en Algérie a produit, au profit du Trésor, 110.308 fr. en 1897 et 128.711 fr. en 1900, après avoir atteint 144.522 en 1899. De nouvelles découvertes assurent à l'exploitation des phosphates algériens un grand avenir. Dès qu'on exploitera les gisements considérables qui s'étendent de Khenchela

Digitized by Google

à Metlaoui, c'est à 2 millions de tonnes qu'on pourra évaluer l'exploitation annuelle par les ports de Bougie, Philippeville, Bône, Bizerte, Sousse et Sfax. Cette exportation procurera à des milliers d'indigènes, dans les carrières, des salaires leur permettant d'acheter des produits de l'industrie française.

Raid chez les Touareg Hoggar. — A la suite du pillage par les Touareg Hoggar de 2 caravanes du Tidikelt qui avaient repris leurs relations avec les Touareg Taïtok, le lt Cottenest, commandant le maghzen d'In Salah, s'est mis à la recherche des maraudeurs. Se lançant à leur suite dans le massif du Hoggar il est parvenu à les rejoindre. 300 Touareg méharistes ont chargé violemment sa petite troupe où il était seul Européen. Reçus par un vif feu de mousqueterie, les Touareg ont pris la fuite après avoir eu 71 tués. Les goumiers n'ont eu que 3 morts et une quinzaine de blessés, parmi lesquels le lt Cottenest, légèrement atteint à l'épaule.

La petite colonne a parcouru toute la région des Hoggar, depuis Idelès au cœur du massif du Ahagger, jusqu'à Tit où a eu lieu l'engagement. Ce dernier point, plus au sud, se trouve à peu près à mi-distance en ligne droite entre In Salah et Agadès dans l'Aïr. Le raid du lt Cottenest, accompli au milieu de difficultés et de périls sans nombre, a eu un grand retentissement dans le Sahara et un effet moral considérable. Il démontre, en outre, que le jour où on voudra effectuer la jonction avec Tombouctou l'entreprise sera moins difficile qu'on ne pense, surtout si l'on marche d'accord des deux côtés du Sahara.

Dahomey : *Commerce en 1901.* — Le commerce général du Dahomey s'est élevé en 1901 à 26.231.000 fr., soit une diminution de 1.745.000 fr. par rapport à 1900. Les importations se sont élevées en 1901 à 15.752.000 fr. (avec une augmentation de 531.000 fr.), tandis que les exportations n'ont été que de 10.479.000 fr. (en diminution de 2.277.000 fr.). Les recettes réalisées en 1901 ont été de 3.580.000 fr., contre 2.648.000 fr. seulement en 1900 ; la plus grande partie de ces recettes a été perçue par le bureau de Kotonou (2.219.000 fr.).

Les principales importations au Dahomey consistent en boissons (4.926.000 fr.), tissus (3.169.000 fr.), monnaies et papiers-monnaie (1.021.000 fr.), tabacs, etc. C'est l'Allemagne qui importe le plus dans notre colonie (6 millions 616.000 fr.); la France ne vient qu'au 2e rang, avec un chiffre inférieur de moitié (3.300.000 fr.); viennent ensuite : Lagos (2.862.000 fr.), l'Angleterre (2.661.000 fr.), etc.

Les principales exportations du Dahomey consistent presque exclusivement en amandes de palmes (4.842.000 fr.) et en huile de palme (4.742.000 fr.) qui, à elles seules, représentent les 9/10es du mouvement. Les autres produits (poissons, kolas, cocos, coprah, caoutchouc, dents d'éléphants) ne figurent que pour des chiffres insignifiants. C'est l'Allemagne qui reçoit le plus de produits dahoméens (1.940.000 fr.), puis la France (4.006.000 fr.), Lagos (893.000 fr.), l'Angleterre (617.000 fr.).

La diminution des exportations est fictive ; elle ne porte en effet que sur

Digitized by Google

la valeur des produits qui a diminué, et non sur les quantités qui n'ont point baissé.

Navigation. — En 1901, les divers ports dahoméens ont vu entrer 415 bâtiments jaugeant 424.494 t., dont 103 navires français (138.771 t.), 145 anglais (141.437 t.) et 167 allemands (144.285 t.). Les sorties ont été identiques aux entrées. De ces 415 bâtiments, 182 venaient de France ou des colonies françaises et 233 de l'étranger.

Nigeria : *Les Anglais au Bornou.* — Le général Lugard, haut commissaire de la Nigeria du nord, a envoyé, en janvier 1902, une expédition chargée d'occuper la province de Bautschi ainsi que le Bornou et de faire une enquête sur les conditions dans lesquelles le capitaine français Dangeville avait pénétré dans la zone anglaise en août 1901. M. William Wallace, second du général Lugard, fut chargé de la conduite de cette expédition, avec le colonel Morland, qui dirigea l'année précédente l'expédition de Yola. La colonne comprenait 17 officiers, dont le colonel Beddoes, 500 hommes des régiments de la Nigeria du nord et 900 porteurs. Le 23 janvier 1902, dit le *Bin du Comité de l'Afrique française*, M. William Wallace et le colonel Morland quittèrent Lokodja pour Ibi, où ils rejoignirent le gros de l'expédition qui prit le chemin de Bautschi. En traversant les hauteurs de Murchison, l'expédition fut attaquée par les Yoragums, fétichistes et cannibales, mais en eut facilement raison et, à la suite de la capture de leurs villages, on obtint leur soumission. Dociles à l'influence du résident d'Ibi, ils ont même entrepris, dans leur pays, la création d'une route.

L'émir de Bautschi, Omoru, grand chasseur d'esclaves, avait été déjà l'année précédente sommé de changer ses habitudes et de se soumettre à l'autorité britannique; il n'en avait rien fait. M. William Wallace, prévenu du récent massacre ou de la capture de 2 000 habitants de Guaram par l'émir Omoru, avertit ce dernier qu'on allait le déposer. Le 15 février, à 9 milles de Bautschi, les Anglais apprirent du chef Briah que les habitants de la ville étaient prêts à se soumettre. Le lendemain, les troupes occupèrent Bautschi sans résistance et un personnage influent, Cheroma, fut installé comme émir, pendant qu'Omoru s'enfuyait vers le N.-E., avec 30 cavaliers et quelques-unes de ses femmes. M. Temple fut nommé résident anglais à Bautschi. Un camp fut installé près de la ville, avec 100 hommes commandés par le major Plumer, pour assurer l'ordre dans la nouvelle province. Le 25 février, M. Wallace quittait Bautschi, puis rentrait à Lokodja.

Le colonel Morland, resté à la tête de l'expédition, se mit en route le 19 février vers Goudjiba (1). Il fut attaqué, à environ 80 kilomètres de cette ville, par Mallam Gibrilla, un allié d'Omoru, mais repoussa l'agresseur qui laissa sur le terrain 67 hommes tués et 170 blessés. Le chef de la bande fut même capturé quelques jours après. Le capitaine Cochrane a été installé

(1) C'est près de cette localité que fut tué Fad el Allah.

Digitized by Google

comme résident à Goudjiba, avec 100 hommes, pour surveiller la nouvelle province du bas Bornou.

Poursuivant l'occupation, le gouvernement anglais vient de décider la création d'une province du haut Bornou, avec Kouka comme chef-lieu, sur le lac Tchad, où une garnison doit être établie bientôt. De cette façon les Anglais ont pris possession de toute la partie orientale de la Nigeria touchant au Kameroun allemand, au Tchad et au territoire français de Zinder.

On voit que, depuis 2 ans, les Anglais entreprennent l'occupation complète de leur zone d'influence du bas Niger. En 1900 et 1901, ils ont affranchi les populations païennes voisines du Niger du joug des chasseurs d'esclaves musulmans. Puis, ces derniers ont été poursuivis et Bida, Kontagora, Zaria ont reçu des garnisons britanniques, de même que Yola, Bautschi et en dernier lieu le Bornou. Il reste encore une grande étendue de pays très peuplée où l'influence anglaise n'a pas d'action, notamment les puissants états musulmans de Sokoto et de Kano, mais les opérations seront difficiles de ce côté et il est probable que les Anglais chercheront tout d'abord à y nouer des relations commerciales en vue d'y établir peu à peu leur suprématie politique.

Kameroun : *Pénétration allemande.* — Le lt-colonel Pavel, arrivé le 30 décembre 1901 à Bali, a gagné ensuite Banyo et s'est rendu à Garua, par Koutscha, où il a rencontré le lt Dominik; il a dû rentrer à la côte à la fin de mai. La traversée du pays des Bafut et des Bendeng a été fatigante. Des montagnes abruptes s'y élèvent jusqu'à 2.400 mètres et sont creusées de gorges où coulent des torrents. Les indigènes révoltés ont été défaits et le roi Fontem s'est rendu à la station de Tinto. Le lt Strumpell a imposé la livraison de 30 défenses d'éléphants, la fourniture de 200 travailleurs, la démolition des fortifications et l'obligation pour les vaincus de se présenter à la station tous les trimestres.

La station de Tinto et la station provisoire de Fontemdorf sont dans la dépendance d'Ossidingue. Le lt Strumpell a établi une autre station à Bamenda, à 1.300 m. d'altitude, à une journée des Bali, des Bafut, des Bekom et des Bangangu. Le roi des Bali, Fanjang, terrifié par la défaite des Bafut et des Bandeng, a promis de rester désormais tranquille.

État du Congo : *Force publique.* — La force publique de l'État du Congo date de 1885; elle ne se composait à l'origine que de volontaires de la côte, engagés à des salaires élevés; c'étaient surtout des Haoussas et des Zanzibarites qui avaient Vivi comme garnison principale. En mai 1886, ce corps était transféré à Boma, qui devenait capitale de l'État indépendant. Les décrets des 5 août et 18 novembre 1888 donnèrent à la force publique une organisation définitive. Elle comprenait alors 1 compagnie de dépôt et d'instruction à Boma et des compagnies actives, qui ont atteint bientôt le nombre de 8; ces unités se composaient de 100 à 150 soldats, plus 40 à 60 ouvriers militaires; les compagnies à effectif renforcé comptaient 200 à 250

Digitized by Google

hommes. Les compagnies actives ont été poussées à 16 en 1893 et à 22 en 1897; elles sont maintenant 24 et comportent des effectifs variant de 200 à 1.000 hommes. En novembre 1888, le cadre européen de la force publique comprenait 23 officiers et 25 sous-officiers; il comprend maintenant 360 officiers et sous-officiers en service.

L'effectif total des compagnies et des camps de l'État du Congo, qui n'était que de 1.487 hommes en 1889, répartis en 6 endroits seulement, n'a fait que s'accroître dans les années suivantes, pour atteindre son maximum de 18.006 en 1898, par suite aussi de la nécessité qu'il y avait alors de réprimer certaines révoltes indigènes; depuis lors, la sécurité étant devenue meilleure, on a pu graduellement diminuer ces effectifs qui n'ont plus été que de 15.585 en 1899 et de 12.786 en 1901. Pour cette dernière année, ces troupes sont réparties en 29 compagnies et camps. Les effectifs les plus forts sont établis dans l'enclave de Lado (1.098 hommes) et à la station de l'Équateur (776). Rappelons que le plus fort effectif réalisé jusqu'à ce jour a été celui de l'enclave de Lado, où 2.500 hommes résidaient en 1898. 5 camps qui existaient à cette époque troublée ont pu être supprimés depuis sans inconvénient.

Les milices indigènes, prévues par les décrets de 1888, n'ont pas été jugées nécessaires, les troupes régulières étant suffisantes pour tous les besoins.

Madagascar : *Travaux à Diégo-Suarez.* — Le capitaine de frégate Buchard, commandant de la marine à Diégo-Suarez, vient de rentrer à Madagascar, après avoir fait adopter, en France, un programme d'importants travaux de notre point d'appui de la flotte, qui feront de Diego le point le plus fortifié et le plus sûr de l'océan Indien. Un ingénieur des ponts et chaussées est chargé, avec un nombreux personnel, de diriger des travaux hydrauliques de premier ordre. Le général Joffre a obtenu de son côté de compléter, par des travaux exécutés sur terre, la défense de Diego. En raison des grands travaux à exécuter, les autorités locales ont appelé à la concurrence, pour l'exécution de tous ces travaux, « non seulement des étrangers, mais encore, dit la *Quinzaine coloniale*, des gens qui hier, étaient restaurateurs ou épiciers. » Il y a sans doute là cas de force majeure.

La ville d'Antsirane s'agrandit incessamment; beaucoup de maisons à un étage s'y bâtissent, les rues sont en bon état et ont jusqu'à des trottoirs en ciment. Les quais seront bientôt terminés. La construction du bassin de radoub, dont l'utilité et l'urgence n'ont pas besoin d'être démontrées, va être prochainement entreprise. Une Société parisienne, au capital de 5 millions, va commencer à édifier des magasins généraux.

Télégraphes. — Le réseau télégraphique de l'île de Madagascar, d'abord établi dans le centre et sur la côte orientale de l'île, a été ensuite étendu aux régions de l'extrême sud. Sur le dernier emprunt, une somme de 1.850.000 fr. fut réservée à cet effet, dont 150.000 fr. attribués à la ligne de Fort-Dauphin à Betroky et 150.000 fr. à la ligne de Tuléar à Be-

Digitized by Google

troky. En arrivant à Fianarantsoa, le colonel Lyautey fit procéder à la coupe des poteaux et l'on posa bientôt le fil entre Farafangana, Vohipeno et Mananjary, sur la côte orientale (juin 1901). Pendant que l'on achevait, au nord de l'île, la ligne vers Diégo-Suarez, on entreprit au sud celle de Betroky à Fort-Dauphin, par Behara et Tsivory, qui, commencée le 7 décembre 1900, fut malgré des difficultés inattendues achevée le 1er avril 1901. La ligne de Betroky à Tuléar fonctionne le 6 octobre suivant.

Les lignes de Ft-Dauphin à Betroky, de Farafangana à Mananjary et de Betroky à Tuléar ont coûté ensemble 231.871 fr. ; il reste encore 66.128 fr. à consacrer à d'autres lignes télégraphiques. En 10 mois, avec un personnel restreint, on a ainsi posé 864 kilomètres de fil en pays malsain et difficile; le prix de revient kilométrique est un peu inférieur à celui de la métropole.

Une autre ligne télégraphique est à l'étude entre Tamatave et Diégo-Suarez par Fenerife, Maroantsetra et Vohémar, c'est-à-dire en suivant le littoral. Une mission doit bientôt en lever le tracé sur le terrain jusqu'à Maroansetra, point où il rejoindra le réseau existant.

Navigation par Suez en 1901. — D'après les statistiques concernant le canal de Suez, la navigation en 1901 s'est chiffrée par 3.699 navires (3.441 en 1900, 3.607 en 1899) représentant un tonnage net de 10.823.000 tonnes (9.738.152 en 1900, 9.895.630 en 1899). Voici la répartition du transit, en 1901 (1), par nationalité, nombre de navires et tonnage net :

Pavillons.	Navires.	Tonn. net.	Pavillons.	Navires.	Tonn. net.
Anglais	2.075	6.252.819 t	Ottoman	40	47.220 t
Allemand	511	1.762.624	Américain	25	45.025
Français	281	756.782	Hellénique	6	8.602
Néerlandais	230	508.578	Belge	4	4.873
Austro-Hongrois	138	408.518	Portugais	6	2.483
Russe	129	363.685	Suédois	1	1.574
Japonais	57	237.338	Argentin	1	1.147
Italien	87	176.401	Siamois	1	345
Espagnol	35	112.721	Sarawack	1	231
Norvégien	47	76.056	Egyptien	1	30
Danois	20	56.746			

Pour 1901, le pavillon anglais est en augmentation avec 2.075 navires et 6.252.000 t., soit une augmentation de 140 navires et plus de 600.000 tonnes; sa proportion dans l'ensemble du trafic ne représente plus guère que 3/5es. Le pavillon allemand gagne encore du terrain avec 511 navires et 1.762.000 t. en augmentation de près de 300.000 t. sur 1900. Le pavillon français, qui vient au 3e rang, avec 281 navires et 756.000 t., est à peu près au même point que l'année précédente. Le pavillon néerlandais est également stationnaire, le pavillon austro-hongrois continue à progresser.

(1) Voir le transit en 1900, *Rev. Fr.*, t. XXVI, p. 497, août 1901.

Digitized by Google

Le pavillon russe poursuit sa marche ascendante passant, depuis 3 ans, de 55 à 100 et à 129 navires et de 171.000 t. à 363.000 par suite des événements de Chine. Le pavillon japonais décroît légèrement.

Le pavillon italien gagne 18.000 t. et 5 navires. Le pavillon espagnol reste stationnaire au 10e rang. Le pavillon norvégien regagne un rang que perd le Danemark. Le pavillon ottoman gagne un rang que perdent les États-Unis. Les autres pavillons présentent peu de changement sauf l'hellénique qui remonte de 4 rangs, passant de 96 t., à 8.000 comme en 1899.

Par rapport au tirant d'eau, 2.196 navires calaient 7 mètres ou au-dessous; 1.503 avaient un tirant supérieur à 7 mètres, et parmi ceux-ci 439 dépassaient 7m,50 en 1901.

Le nombre des passagers, qui était de 282.202 en 1900, a été de 270.221 en 1901. Dans ce nombre, on compte 41.661 passagers spéciaux (pèlerins, émigrants, transportés), 92.046 passagers civils et 136.514 militaires. Ce dernier chiffre est en baisse de 17.700 sur 1901. Parmi ces militaires, on compte 20.170 Anglais, 34.074 Russes, 19.140 Ottomans, 30.434 Français, 25.884 Allemands, etc. Le nombre anormal de militaires russes, français et allemands provient des affaires de Chine; les 3/4 étaient des rapatriés.

Dans le pourcentage du tonnage des pavillons, l'Angleterre arrive à 57.8 0/0 après 57.6 en 1900 et 65.5 en 1899; l'Allemagne à 16.3 0/0 après 15.1 en 1900 et 10.8 en 1899; la France à 7 après 7.7 et 6.1; la Hollande à 4.7 après 5.2 et 4.2.

Ainsi que l'a fait remarquer la *Revue Française*, le pavillon anglais ne gagne plus de terrain dans le pourcentage; par contre, le pavillon germanique continue à progresser.

Si l'on considère maintenant les armateurs ayant le plus gros transit, on trouve par ordre d'importance : Peninsular and Oriental, 848.000 t., Norddeutscher Lloyd, 527.000; Ocean Co, 511.000; Hansa, 471.000; Messageries Maritimes, 452.000, etc. Parmi les 30 autres compagnies représentant au delà de 60.000 t. on n'en trouve que 2 françaises : la Cie Nationale, 85.000 t., au 28e rang, et la Cie Havraise Péninsulaire, 75.000 t., au 32e rang.

ASIE

Caucase : *Chemins de fer.* — On procède en ce moment aux travaux d'étude d'une voie ferrée qui longera le littoral caucasien de la mer Noire. Cette ligne s'embranchera sur le chemin de fer de Vladikaukaz à Enem et se raccordera à Novosinaki à la ligne transcaucasienne. De ce point un embranchement se dirigera sur Maikop avec prolongation ultérieure sur Armavir. La nouvelle ligne aura environ 500 verstes (530 kil.). On sait que depuis peu le chemin de fer transcaucasien Batoum-Tiflis-Bakou est relié à Vladikaukaz par la ligne de Derbent-Petrovsk qui suit le littoral de la mer Caspienne.

Vers le sud les chemins de fer de la Transcaucasie se poursuivent également. La ligne Tiflis-Kars, qui a été inaugurée le 14/26 juillet 1899, est

Digitized by Google

l'amorce d'un chemin de fer qui sera un jour prolongé jusqu'à Erzeroum, en Turquie d'Asie. Cette ligne, qui a 295 kil., traverse une région montagneuse, et s'élève de 1.311 mètres d'altitude à Tiflis, à 1.634 à Kars. Elle ne traverse pas moins de 13 tunnels et plusieurs grands ponts. Sa construction a coûté plus de 40 millions de francs.

A Alexandropol un embranchement se détache de la ligne de Kars et aboutit depuis la fin de 1901 à Erivan, au pied du mont Ararat. Lorsque cette voie aura été prolongée jusqu'à l'Araxe — et les travaux sont à l'étude actuellement — elle touchera à la frontière persane, dont ce fleuve la séparera seul. Ce sera, dans un avenir sans doute peu éloigné, la route de pénétration des Russes en Perse vers Tauriz et Téhéran.

Arabie : *Les Turcs à Koueït.* — Les incidents survenus au fond du golfe Persique, à Koueït (1), où les Anglais, invoquant un soi-disant protectorat sur le territoire du cheikh Moubarek, prétendaient en interdire l'accès aux Turcs, sont à la veille d'avoir leur épilogue.

Le gouvernement de la Porte s'est appliqué à poursuivre dans la principauté du cheikh Moubarek, sans bruit et avec autant de méthode que de succès, le plan qu'il s'était tracé dès l'origine des incidents en question.

Lorsque les tribus arabes de l'Irak, du Nejd et de Lahsa virent que, malgré les protestations véhémentes de la Grande-Bretagne, les réguliers turcs occupaient tranquillement d'abord Sefouan, puis l'extrémité de Khor-Abdalleh, ensuite l'île de Boubian et enfin Sabbaych, à l'entrée même de la baie de Koueït, elles se persuadèrent qu'elles auraient bien plus à redouter les représailles des troupes impériales qu'à compter sur la protection des croiseurs anglais. Il se fit alors dans leur esprit un revirement si complet qu'on peut dire que jamais la Porte n'a eu une aussi belle occasion d'asseoir son autorité sur le littoral du golfe Persique ; elle a su en profiter avec une dextérité incomparable. Il ne lui reste plus maintenant qu'à occuper la capitale de Moubarek. Or, d'après la tournure des événements, nous apprendrons bientôt que pour déférer aux instantes sollicitations du cheikh de Koueït, les soldats turcs se sont enfin décidés à aller monter la garde à la porte de son palais.

Siam : *Fonctionnaires étrangers.* — Voici nombre d'années que tout ce qui représente l'influence française est systématiquement écarté de l'administration du Siam, qui témoigne de plus en plus son hostilité contre nous. Il suffit pour s'en rendre compte de se reporter au *Bulletin économique* de l'Indo-Chine qui donne le nombre des Européens employés dans l'administration siamoise. Il y en a 197, et parmi eux, un seul Français. Par contre on y trouve 87 Anglais, placés à la tête des services les plus importants, 50 Allemands, 38 Danois, presque tous militaires, 8 Belges, 7 Italiens, etc.

Il faut ajouter que, depuis peu, la police est faite par 1.500 Sikks empruntés à l'armée anglaise des Indes et que des officiers japonais sont arrivés

(1) Voir *Rev. Fr.* oct. 1901, p. 682.

Digitized by Google

récemment pour servir d'instructeurs dans l'armée siamoise. Il n'y a pas à se dissimuler que le Siam passe de plus en plus sous l'influence anglaise. Par suite de la nonchalance de notre politique en Indo-Chine, nous aurons sans doute prochainement de ce côté un réveil qui ne pourra être que désagréable.

Cochinchine : *Le recensement de 1901.* — D'après les résultats du recensement opéré le 27 décembre 1901, la population de la Cochinchine était alors de 2,968,529 habitants, dont 2,813,390 habitants de population fixe et 155,139 de population flottante. Dans ce total de 2,968,529 habitants est comprise la garnison, composée de 2,537 Français et 2,667 indigènes. Les Français (population civile) sont au nombre de 4,932, presque tous installés (3,581) dans la ville de Saïgon, qui compte 47,577 habitants, dont 12,003 Chinois.

Dans cette population civile française de 4,922 âmes, les hommes sont en grande majorité, il y en a plus de 3,204 ayant plus de 18 ans contre 993 femmes seulement, âgées aussi de plus de 18 ans. Le nombre des garçons de 18 ans et au-dessous et celui des filles du même âge n'est respectivement que de 374 et 361. Il y a ici, on le voit, une grande disproportion entre la population masculine française et la population féminine. Cette disproportion encore plus accentuée se trouve malheureusement dans presque toutes nos colonies.

Les provinces les plus peuplées sont celles de Mytho (312.324), Cantho (226,978), Giadinh (216,351). Les Chinois sont surtout groupés à Cholonville où on en rencontre 24,227 sur 63,237 habitants.

A côté des 4,932 Français il y a en Cochinchine 398 étrangers européens.

Les Annamites, originaires de la Cochinchine, sont au nombre de 2,551,986 ; on compte 231,902 Cambodgiens et 92,075 Chinois dont on connaît l'activité et l'ingéniosité commerciales.

Indo-Chine : *Tirailleurs cambodgiens.* — Par décret du 30 mai 1902, il est créé en Indo-Chine, sous la dénomination de tirailleurs cambodgiens, un corps d'infanterie indigène destiné, en principe, à occuper le Cambodge. Ce corps est constitué à une compagnie. De nouvelles compagnies pourront être créées ultérieurement selon les besoins du service et les crédits budgétaires. Les tirailleurs cambodgiens seront recrutés par voie d'engagements volontaires et de rengagements en Cochinchine et au Cambodge. Toutes les dispositions concernant les tirailleurs annamites sont applicables aux tirailleurs cambodgiens.

Tirailleurs chinois. — Un arrêté du 4 avril 1899 du gouverneur général de l'Indo-Chine avait prescrit, à titre d'essai, l'organisation au Tonkin d'un corps de tirailleurs indigènes recruté à l'aide d'éléments chinois. Les résultats étant des plus satisfaisants et les tirailleurs chinois rendant de bons services dans le Haut Tonkin, un décret du 20 juin 1902 consacre l'existence de ce nouveau corps qui formera 1 bataillon, ne comprenant au début

Digitized by Google

que 2 compagnies. Le nombre de ces unités sera augmenté selon les besoins. Le corps se recrute par voie d'appel et d'engagements parmi les Chinois présentant les garanties et conditions qui seront fixées par le gouverneur général. Les dispositions concernant l'administration du bataillon chinois seront réglées ultérieurement.

Chine : *Ports ouverts au commerce étranger.* — Au mois d'avril 1898 le gouvernement chinois avait informé les ministres étrangers que le port de Tching-Ouang-Tao, situé dans la province du Tche Li, à proximité de Shan-Haï-Kouan serait ouvert au commerce international.

L'ouverture officielle de ce port, dont la *Revue Française* a parlé précédemment (1), a eu lieu le 15 décembre dernier. Voici, par suite, la liste des ports chinois ouverts au commerce étranger.

NOMS.	PROVINCES.	NOMS.	PROVINCES.
Amoï	Fou-Kien.	Shanghaï	Kiang-Sou.
Canton	Kouang-Toung.	Sha-Si	Hou-Pé.
Fou-Tchéou	Fou-Kien.	Sou-Tchéou	Kiang-Sou.
Hang-Tchéou	Tche-Kiang.	Swa-Tow	Kouang-Toung.
Han-Kéou	Hou-Pè.	Sse-Mao	Yun-Nan.
I-Tchang	—	Tien-Tsin	Tché-Li.
Kiéou-Kiang	Kiang-Si.	Tché-Fou	Chan-Toung.
Kiong-Tchéou	Ile de Haï-Nan.	Tching-Kiang	Kiang-Sou.
Loung-Tchéou	Kouang-Si.	Tching-Ouang-Tao	Tchéli.
Mong-Tsé	Yun-Nan.	Tchoung-King	Se-Tchouen.
Nan-King	Kiang-Sou.	Wen-Tchéou	Tché-Kiang.
Ning-Po	Mandchourie.	Wou-Tchéou	Kouang-Si.
Niou-Chouang	Tché-Kiang.	Wou-Hou	Nga Hooeï.
Pa-Khoï	Kouang-Toung.	Ya-Toung	Tibet.
San-Choui	—	Yo-Tchéou	Hou-Nan.
San-Toou	Fou-Kien.		

OCÉANIE

Philippines : *Une héroïne tagale.* — Les Américains ont réussi à capturer dans la province de Laguna, non loin de Manille, une femme indigène qui a joué un rôle important dans la lutte soutenue depuis plus de 3 ans par les Tagals contre les troupes des États-Unis. Cette femme, Agueda Kahabagan, avait pris part au soulèvement contre les Espagnols, qui précéda la guerre hispano-américaine. Lorsque les Américains, maîtres de Manille, se déclarèrent les adversaires de leurs alliés indigènes de la veille, Agueda reprit sa place dans les rangs des Tagals et se fit si bien remarquer que le généralissime Aguinaldo lui confia le commandement d'une forte guerilla avec le grade de général. Grâce à son audace et à son entraînement elle se fit redouter de ses adversaires, qui eurent fort à souffrir de son incessante activité. Aussi sa capture fut-elle saluée avec une vive satisfaction par les Américains.

(1) *Un nouveau port chinois* (carte), par A.-A. Fauvel, janv. 1901, p. 35.

Digitized by Google

Massacres et dévastation. — Le général Smith, dont la *Revue Française* faisait connaître dernièrement le procès (juin 1902, p. 380), a été l'ordonnateur des scènes de dévastation, qui ont mis à feu et à sang l'île de Samar. Les habitants de cette île avaient fait preuve d'une hostilité aussi dangereuse que meurtrière envers les conquérants. En décembre 1901, une compagnie américaine opérant dans l'île avait été massacrée par les indigènes. Plus tard une colonne expéditionnaire, qui explorait l'intérieur, était trahie par ses guides et errait plusieurs jours dans la brousse, sans vivres, sous les rayons implabables du soleil qui causèrent des cas d'insolations suivies de folie furieuse.

Le général Smith fut chargé de tirer vengeance de ces faits et ne s'en acquitta que trop bien. Une correspondance du *Temps* fait connaître le résultat de ces sanglantes représailles : indigènes tués, 423 ; prisonniers, 334 ; campements rasés, 9 ; fabriques de poudre détruites, 2 ; buffles et chevaux capturés, 621 ; riz brûlé, 10.000 kilos ; maisons, fermes isolées incendiées, 1.662 ; villes et villages livrés aux flammes, 19 ; embarcations coulées, 206.

Parmi les insulaires fusillés figurent 4 curés indigènes accusés d'avoir fourni des vivres, de l'argent ou des munitions à leurs compatriotes ; 5 autres prêtres, arrachés de leur cure, furent envoyés en prison à Catbalogan, la seule ville de l'île qui n'ait pas été incendiée par les Américains. Ceux-ci, comme on le voit, ont pris modèle sur les Anglais au Transvaal, et, grâce à leur esprit de perfectionnement, ont même réussi à les dépasser en cruauté, en appliquant la torture à leurs prisonniers. Si la cour martiale n'a pas jugé bon de condamner le général Smith considéré comme excusable, les faits ci-dessus n'en ont pas moins été reconnus comme exacts.

N^lles^-Hébrides : *Ile de Espiritu-Santo.* — Située au N. O. des N^lles^-Hébrides l'île de Espiritu-Santo a 5.786 kil. carrés de surface; c'est la plus importante du groupe, étant 6 fois plus grande que Vaté et 3 fois plus petite que la N^lle^-Calédonie. L'île de Espiritu-Santo, que vient de visiter M. J. Ollivier, dit la *Quinzaine Coloniale*, présente un grand et bel avenir agricole et économique. La plus grande étendue en est cultivable, le climat en est très chaud et humide, une partie de la main-d'œuvre peut se recruter sur place, les rivières offrent une force motrice très importante et celles du sud peuvent servir de voies de transport jusqu'au pied des plateaux. Le cacaoyer vient parfaitement dans les plaines et les vallées basses du versant sud et de la baie de St Philippe. Le caféier se trouve dans de bonnes conditions sur les plateaux du versant est et sud, à une altitude moyenne de 100 mètres et dans les terres basses. La partie marécageuse de la plaine du Jourdain pourrait devenir une vaste rizière. L'assainissement peut se faire graduellement et rendre cette partie plus habitable aux Européens.

AMÉRIQUE

Martinique : *Population.* — Le recensement de 1901 a donné pour la Martinique une population totale de 207.011 habitants, dont 101.291 indivi-

Digitized by Google

dus du sexe masculin et 105.720 du sexe féminin. La population urbaine comprend 57.533 personnes, la population rurale 146.248 et la population flottante 3.230. Les sujets français sont au nombre de 199.842 et les étrangers 3.939. La commune la plus peuplée est, ou plutôt était celle de Saint-Pierre qui, avant la catastrophe qui vient de la détruire, comptait 26.011 habitants. Dans l'ordre d'importance, on trouve les communes de Fort-de-France 22.164, François 12.452, Lamentin 10.928, Ste-Marie 10.862, etc. La commune la moins peuplée, celle de Fonds-St-Denis, n'a que 1.460 habitants.

La plus grande partie de la population est formée par les noirs et les mulâtres. L'élément créole n'a fait que décroître depuis la crise qui, de longue date, sévit sur l'île.

Terre de Feu : *La ville la plus méridionale du globe.* — C'est à l'extrémité de l'Amérique du Sud, dans l'archipel de la Terre de Feu, que se trouve cette ville qui porte le nom d'Ouchouaya. Elle apparaît au milieu d'un magnifique paysage entre une baie profonde et le pied du mont Martial qui s'élève d'un jet jusqu'à 1.100 mètres (1). De près son aspect n'est pas très séduisant, car ce n'est qu'un amas irrégulier de baraques. Les plus belles sont la maison du gouvernement, grande case peinte en rouge et l'habitation du gouverneur, case blanche n'ayant qu'un rez-de-chaussée d'assez piètre mine, mais meublée avec un luxe vraiment extraordinaire sous une pareille latitude. Les autres baraques en bois sont toutes recouvertes de feuilles de zinc. L'une d'elle est l'école; mais cette école est vide, l'instituteur qui y est attaché trouvant plus agréable de rester à Buenos-Aires. Aussi le local sert-il d'hôtel au besoin.

Les habitants d'Ouchouaya sont ou commerçants ou employés du gouvernement et ces derniers sont de beaucoup les plus nombreux. Cette localité perdue étant un lieu de déportation la police y est assez importante. Il y a quelques années des découvertes aurifères donnèrent un peu d'animation au pays, mais cela ne dura pas. Les commerçants sont surtout occupés par la vente des spiritueux. Beaucoup possèdent un café avec billard et c'est là que se réunit le soir toute la population. C'est d'ailleurs la seule distraction, en dehors de l'arrivée du paquebot qui, tous les mois, apporte de Buenos-Aires des nouvelles et des vivres sans lesquels les habitants courraient le risque de mourir de faim.

Dans cette région isolée du reste du monde les divertissements prennent des proportions énormes. Le jour de la fête nationale, la ville est en liesse et les habitants, par leur entrain extraordinaire, montrent bien qu'ils ne s'amusent pas tous les jours. La ville entière est pavoisée et la plus humble demeure disparaît sous une nappe de drapeaux. Le mât de cocagne, les régates à la voile et à l'aviron ont un énorme succès. L'après-midi un feu d'artifice est tiré, puis toute la « société » se rend à un dîner de gala chez

(1) La *Terre de Feu*, par Ch. Rabot. Hachette, édr.

Digitized by Google

le gouverneur. Le soir, les Indiens donnent le spectacle d'une danse guerrière. « Les indigènes, dit M. Rabot, ont revêtu le costume que portaient leurs ancêtres dans les combats : une peau de guanaco sur le corps, sur la tête une couronne de plumes blanches, sur le visage, la poitrine et les bras, un tatouage rouge, noir et blanc. Aux accents d'un chant monotone les guerriers s'avancent en longue file tour à tour bondissant ou s'accroupissant. Soudain tous se laissent tomber en même temps dessinant sur le sol comme un immense serpent hérissé de poils. Peu à peu les danseurs s'animèrent, se mirent à pousser des cris stridents, à sauter les uns sur les autres, à se frapper pour imiter la lutte. La danse ne prit fin que lorsque les Indiens tombèrent épuisés. »

EUROPE

Angleterre : *Nouveau port de Douvres.* — Le Parlement anglais a voté, en 1897, les crédits nécessaires pour faire de Douvres un port de refuge pour la marine de guerre britannique; il n'existe en effet jusqu'ici aucun abri pour une escadre entre Portsmouth et l'embouchure de la Tamise. Le projet a pour but, d'après M. Ch. Rabot, de créer un nouveau port en eau profonde au moyen de brise-lames de 2.856 mètres. La dépense est estimée à 87.500.000 fr. La surface endiguée serait de 247 hectares à basse mer et serait accessible aux bâtiments du plus fort tirant d'eau. Les travaux, qui doivent être achevés en 6 ans, sont encore peu avancés, mais depuis quelque temps on travaille jour et nuit. Actuellement, le prolongement de la jetée de l'Amirauté n'est achevé que sur un tiers de son étendue et la digue de l'Est est terminée seulement sur 210 mètres.

Les Anglais travaillent en même temps à installer à Douvres un grand port de commerce en rapport avec les exigences modernes et capable de recevoir les grands paquebots, dont certains ne peuvent entrer, à cause de leurs dimensions, ni à Anvers, ni à Rotterdam, ni à Dunkerque, ni au Havre. Déjà les Belges aménagent, à Heyst, au N.-E. d'Ostende, un port en eau profonde où des mouillages allant jusqu'à 11 mètres à marée basse permettront à toute heure l'accostage des plus grands steamers; ce travail coûtera 50 millions et sera terminé à la fin de 1903. Le nouveau port de Douvres offrira aussi des fonds de 11 mètres. A partir du 1er mai 1902, les paquebots hambourgeois pourront entrer dans le nouveau port de Douvres au lieu d'aller à Southampton, comme il font actuellement. Le but est même de faire de Douvres le port de Londres, de Paris et de l'Europe centrale, et d'y accaparer le mouvement des voyageurs vers le continent. De grands avantages seront offerts aux navires pour concourir à ces résultats : les transatlantiques auront à leur disposition 3 quais d'amarrage reliés à la gare par des voies; les paquebots à destination du continent auront 4 quais couverts le long de la jeté centrale, à laquelle aboutiront 11 voies ferrées. En outre, les 3 postes d'amarrage établis déjà le long de la jetée de l'Amirauté compléteront ces installations.

Digitized by Google

Avenir colonial de la France *(Colonisation française et étrangère)*, par E. FALLOT, préface de RENÉ MILLET, in-18, 12 cartes en 4 couleurs, Br. 5 fr. Delagrave éditeur. — Tous ceux qui s'intéressent aux questions coloniales connaissent le nom de M. Fallot, et ses œuvres déjà nombreuses et importantes sur la Tunisie. Comme le dit très justement M. Millet, son nouvel ouvrage est le véritable manuel du colon ainsi que de l'administrateur. Il renferme à la fois une étude critique des principes sur lesquels repos toute œuvre coloniale (rôle de l'État dans la colonisation, émigration des hommes et des capitaux, crédit, commerce, régime douanier, organisation des colonies françaises), une étude comparative de la colonisation et des méthodes coloniales chez les divers peuples et enfin une étude géographique et économique de chacune de nos colonies et de leur situation.

Ce volume dans lequel ont été condensés d'innombrables documents, et qui sur tous les points a été mis à jour, constitue une mine où pourront puiser, tous ceux, qui, à un titre quelconque, ont besoin d'informations exactes sur nos colonies. Les jeunes gens, y trouveront des indications précises et pratiques sur le climat, les cultures à entreprendre, et les capitalistes y apprendront de quels côtés ils peuvent orienter leurs recherches. Des tableaux annexes, un index alphabétique complètent ce volume de plus de 500 pages que nous aurons souvent l'occasion de citer.

La Terre de Feu, d'après le Dr OTTO NORDENSKJÖLD, par M. CH. RABOT. in-16, illustré de 55 gravures et 1 carte. Hachette, édr. — M. Ch. Rabot, l'historiographe autorisé des expéditions arctiques se rapproche aujourd'hui de l'autre pôle et nous présente la Terre de feu en un style imagé et captivant. Avant le conflit qui s'est élevé entre la République argentine et le Chili, à propos de la délimitation de leurs frontières, la Patagonie et la *Terre de Feu* demeuraient presque inconnues. Or, à bord de la canonnière transportant la mission de délimitation en Patagonie prenait place un distingué naturaliste suédois, le dr Otto Nordenskjöld, neveu du célèbre explorateur arctique, qui avait assumé la tâche d'étudier des régions réputées inaccessibles.

Grâce au récit de M. Rabot, nous possédons la relation vivante de ce curieux voyage. Parmi les ouragans, les tempêtes de sables, M. Nordenskjöld et ses quatre compagnons se lancent vers l'inconnu... Quelles chevauchées vertigineuses à travers les ravins, les plaines, les pentes glacées des Cordillères. L'intrépide voyageur nous décrit les types et les mœurs des Fuégiens, des Onas, condamnés à disparaître ; il visite Ouchouaya, la ville la plus méridionale du monde dont nous parlons plus haut.

Carnet de campagne du colonel de VILLEBOIS-MAREUIL. Ollendoff, éditeur. — La 2e édition du carnet contient au complet les notes de Villebois-Mareuil, présentées au lecteur par le Vte de Vogüé. Écrites au jour le jour pendant la campagne du Transvaal, ces notes reflètent la pensée intime du vaillant soldat qui se fit tuer à Boshof plutôt que de se rendre aux Anglais. On y trouve sur le pays, les habitants, la tactique des Boers, de curieux détails entremêlés de récits humoristiques, présentés avec cet art dont le colonel avait le secret. Sous ce rapport, le carnet est un document des plus instructifs.

On n'y trouvera point, par contre, les aperçus militaires que l'on était en droit d'attendre. Sans doute le colonel n'a point voulu confier à sa plume des considérations qu'il se proposait de développer plus tard ; mais sa mort nous prive des leçons de la campagne qu'il n'aurait pas manquer de faire connaître.

Ces aperçus militaires sur le Transvaal on les trouvera plutôt dans l'ouvrage très documenté de M. CAPLAIN dont nous avons déjà parlé et dont il n'est plus besoin de faire l'éloge ; **Villebois-Mareuil**, son idée, son geste. Une 2e édition de cet

Digitized by Google

ouvrage, qui, cette fois est mis en vente, vient de paraître avec une préface du général Canonge. Édité par J. Caplain, 182 r. de Rivoli, Paris.

L'Année politique 1901, par M. A Daniel. Perrin, éd^r. — Cette année, la 28e de cette collection si documentée, tient tout entière au point de vue législatif dans la loi sur les associations. Mais l'auteur n'a pas négligé pour cela tous les événements d'ordre inférieur qui n'en tiennent pas moins leur place dans la vie de notre pays, et les retrace mois par mois. Une table chronologique détaillée, un index alphabétique, des notes, pièces annexes, documents législatifs, le résultat du recensement de 1901, etc., complètent fort utilement cet ouvrage dont l'éloge n'est plus à faire et qui a sa place marquée dans toutes les bibliothèques.

Sommaires bibliographiques.

Tunisie : La population française en 1901. *Quinz. coloniale*, 10 juin 02.
Algérie : Organisation saharienne, p. de Caix (carte). *Comité Afr. fr^se*, av. 02.
Les Canaries, p. Verschuur. *Tour du Monde*, 22 fév., 1er mars 02.
Navigabilité du Niger, p. cap. Lenfant (carte). *Géogr^ie*, 15 j^n ; *Com. Afr. fr^se*, j^n 02.
La France en Afrique occid^le, p. Drewer. *G. Rev.*, 1 mai et *Belgiq. col^le*, 18, 25 mai 02.
Sur la route de Fachoda (lettre ens. de vais. Perrot). *B^in Soc. géog. Marseille*, 3e tr. 01.
Enseignements de la guerre sud-africaine. *Rev. Deux Mondes*, 15 juin 02.
Madagascar : l'œuvre du général Gallieni. *Rev. de Géogr^ie*, mai 02.
La côte fr^se des Somalis, p. Espérandieu (carte). *Rev. Cercle mil^re*, 29 m^s-26 av. 02.
La population indigène de Djibouti. *Rev. col^le* n° 2 et *Mouv^t géogr.*, 16 mars 02.
Afrique allemande : rivières navigables. *Mouv^t géogr.*, 22 juin 02.
Intérêts allemands en Turquie, par A. Brisse (carte). *Rev. de Géog^ie*, mars-juin 02.
Cheik-Saïd (croquis). *Armée et Marine*, 4 mai 02.
L'Oman septentrional (croquis). *Mouv. géogr.* 16 mars 02.
Difficultés anglo-siamoises à Malacca, p. Dassier (carte). *Quest. Diplom.*, 1er juin 02.
Les Anglais au Siam, p. Ch. Lemire. *Soc. Études col^les*, 31 mai 02.
Les chemins de fer au Siam. *Mouv^t géogr.*, 22 juin 02.
Français et Anglais dans le haut Mékong (carte). *Com. Asie fr^se*, av. 02.
Indo-Chine : la politique de M. Doumer, par G. Rouvier. *Rev. Bleue*, 19 av. 02.
— L'œuvre de M. Doumer (extr. de rapport). *Com. Asie fr^se* av. 02.
Une mission assiégée en Mongolie, p. cap. Painvin. *Rev. Cercle mil^re*, 17, 24 mai 02.
Les douanes maritimes chinoises, par H. Cordier. *Com. Asie fr^se*, mai 02.
La Corée, d'après un ouvrage russe, p. Deniker. *Géographie*, 15 fév. 02.
N^lle-Calédonie : mouv^t de la population. *Quinz. col^le*, 10 juin 02.
Terre-Neuve : la question du French shore, p. H. Lorin (carte). *Quest. Dipl.* 1 juin 02.
Martinique : haines de races, par F. Mury. *Rev. Bleue*, 24 mai 02.
La marine militaire roumaine. *Armée et Marine*, 1er juin 02.
La marine de guerre argentine. *Armée et Marine*, 29 juin 02.
Le combat naval de Manille (1898), p. l^t Ellicot. *Rev. Maritime*, mai 02.
L'ataman des cosaques Platov. *Rev. Cercle mil^re*, 12, 19, 26 av. 02.
Le territoire neutre de Moresnet. *Tour du M^de* 22 f., 1 m^s 02 ; *Mouv^t géog.* 2 mars 02.
Organisation sanitaire d'une expédition coloniale, p. Buret. *Quest. Dipl.*, 1er juin 02.
Organisation défensive des colonies. *Dépêche col^le*, 25 av. 02.

Le Gérant, Édouard MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 13070-6-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

LES AÇORES

Géographie physique, politique, économique. — Histoire. Coutumes populaires (1).

Pour la première fois depuis que les Portugais l'ont colonisé, le roi et la reine de Portugal sont allés, à la fin du mois de juin 1901, visiter l'archipel des Açores. Ils ont été accueillis avec enthousiasme, car ce voyage prouvait quel intérêt les souverains portent à cette province, l'une des plus fidèles et des plus prospères du royaume. C'est que si, de tout temps, par suite de leur position géographique, ces îles ont eu une grande importance, tout donne à penser que cette importance ne pourra que s'accroître, à mesure que se prononcera davantage la politique coloniale des puissances maritimes de l'Europe et des États-Unis.

Situées au milieu de l'Atlantique, entre 36° 57′ et 39° 45′ de latitude septentrionale, 27° et 33° 40′ de longitude occidentale, à 350 lieues à l'O. de l'Europe, 300 au N.-O. de l'Afrique, 340 à l'E. de l'Amérique du Nord et 640 au N. du Brésil, les Açores, ou Iles des Autours, se divisent en trois groupes : Açores orientales (Santa-Maria et S. Miguel); Açores centrales (Terceira, S. Jorge, Graciosa, Pico et Faial), et Açores occidentales (Flôres et Corvo). Le premier groupe est à 125 k. du second; le second, à 195 k. du troisième. La superficie des neuf îles est approximativement de 2.597 k. c. Les Fourmis, écueils dangereux, se trouvent entre Santa-Maria et S. Miguel, à peu près à égale distance de l'une et de l'autre.

Tous ceux qui ont visité l'archipel sont d'accord pour vanter la douceur du ciel, la fertilité du sol, le grand nombre et la beauté des sites pittoresques. Malgré la fréquence des pluies et du brouillard, le voisinage du Gulf-Stream et les brises marines rendent le climat constamment tempéré.

D'origine volcanique, ces îles renferment un grand nombre de pics élevés. Dans les montagnes, de nature basaltique, on trouve des cristaux d'amphibole et de pyroxène, et aussi du grès, qu'on utilise pour

(1) Alice de Moderno : *Açores, pessoas e coisas*. — Antonio Borges do Canto Moniz et Manuel Pinheiro Chagas : *A Isla Graciosa*. — Pinheiro Chagas : *Garrett e o seu tempo*. — Alberto Telles : *Defeza dos Açores*. — José-Maria da Costa : *O carnaval nos Açores*. — *O Espiritu Santo*. — *San-Joao*.

Digitized by Google

les constructions et la poterie. Des sources thermales existent dans plusieurs îles; mais il n'y a pas de fleuves, et seulement quelques rivières assez modestes. En revanche, les lacs sont très nombreux; plusieurs peuvent passer pour des merveilles naturelles.

Les principales productions sont celles de l'Europe méridionale : la vigne, les céréales, les orangers y sont cultivés avec succès, quoique l'agriculture ait encore besoin de sérieux encouragements.

La faune comprend des chevaux, généralement de petite taille, beaucoup d'ânes et de gros bétail, des moutons, des chèvres, des porcs, de la volaille, des abeilles, de la cochenille, des vers à soie; mais, par un privilège spécial, les reptiles venimeux y sont inconnus. Le long des côtes, la mer est très poissonneuse.

L'industrie consiste surtout dans le travail de la céramique, la vannerie, la pêche, la fabrication de l'alcool, la confection d'étoffes de laine et de lin, à l'usage des insulaires. Tout récemment, on a créé deux manufactures de tabac et quelques brasseries.

La population est d'environ 260.000 habitants, en majorité portugais. Quelques familles sont d'origine flamande; d'autres sont venues de l'Afrique. Dans chaque maison, les enfants sont nombreux; mais l'émigration pour l'Amérique méridionale, surtout pour le Brésil, fait que l'accroissement de la population est assez lent. Les Açoriens sont presque tous de taille avantageuse; les femmes ont les yeux noirs, les cheveux d'ébène, et, pourtant, leur teint est moins mat que celui des autres Portugaises. Les insulaires sont doux, intelligents et assez travailleurs, leur hospitalité est proverbiale; mais beaucoup restent encore plongés dans l'ignorance et la superstition, malgré les efforts faits par l'administration pour multiplier les écoles, et le développement qu'a pris, depuis plusieurs années, la presse périodique. Des établissements philanthropiques et charitables ont été fondés dans tous les centres importants.

Les ports étant nombreux, le commerce est très actif, surtout avec l'Amérique et l'Angleterre, où les Açoriens exportent beaucoup d'excellents fruits, notamment des oranges et des ananas. Le cabotage est très actif. Depuis que les États-Unis et l'Allemagne songent à faire à l'Angleterre une concurrence commerciale, industrielle et coloniale sérieuse, les deux premières puissances se sont efforcées d'obtenir l'autorisation de placer aux Açores un dépôt de charbon, à défaut d'une station

Digitized by Google

navale. De son côté, l'Angleterre s'est fait donner la concession du câble sous-marin qui unit l'archipel à l'Europe et à l'Amérique. Cette concession devait être faite à la France; une convention préliminaire avait même été signée, à cet effet, par les deux ministres Carnot et Manuel Pinheiro Chagas; mais nos voisins, ayant appris ces négociations, usèrent de l'influence qu'ils ont sur le cabinet de Lisbonne, depuis le traité de Methuen, et c'est une de leurs compagnies qui exploite aujourd'hui le câble.

Comme les ports naturels n'offrent pas un ancrage suffisant aux grands transatlantiques, on a fait d'importants travaux dans ceux de Horta et de Ponta Delgada, mis ainsi au niveau des meilleurs du continent. C'est que, depuis cinq ans, le mouvement maritime s'est considérablement accru : en 1896, par exemple, il était entré, dans le port de Ponta Delgada, 479 navires; il en est entré 688 en 1900, dont 564 à vapeur. Pour les cinq années 1896-1900, le total est de 3.058, soit 793 portugais, avec 876.083 tonnes; 1.562 anglais, avec 3.786.825 t.; 193 norvégiens, avec 259.332 t.; 16 suédois, av. 17.069 t.; 55 danois, av. 67.011 t.; 35 hollandais, av. 72.936 t.; 115 autrichiens, av. 314.025 t.; 64 français, av. 144.129 t.; 64 allemands, av. 178.169 t.; 47 italiens, av. 88.416 t.; 61 américains. av. 60.481 t.; 3 monégasques, av. 1.779 t.; 4 grecs, av. 10.521 t.; 29 espagnols, av. 85.714 t.; 13 russes, av. 23.904 t. Quatre nations, le Vénézuéla, l'Uruguay, le Honduras et la Belgique, ne sont représentées que par un seul. Parmi ces navires, 74 étaient des vaisseaux de guerre, 48 des yachts de plaisance, 2.936 des vaisseaux marchands. De ce nombre, 1.605 s'étaient arrêtés pour faire du charbon; 2.694 avaient un chargement; 364 étaient venus sur lest; enfin, 201 avaient besoin d'être réparés.

Au point de vue administratif, l'archipel forme trois districts, ou préfectures, qui portent le nom de leur chef-lieu : Ponta Delgada, Angra et Horta. Dans chacun de ces chefs-lieux est une capitainerie de port. L'évêché est à Angra; il relève de l'archevêché de Lisbonne. Le centre judiciaire est à Ponta Delgada, qui a remplacé Angra comme capitale générale.

I. *Préfecture de Ponta Delgada.* — Elle comprend les deux îles de Santa-Maria et de S. Miguel.

Distante de 14 lieues de S. Miguel, l'île de *Santa-Maria*, de forme

Digitized by Google

très irrégulière, a 18 k. de long sur 10 de large et 117 k. c. de superficie. D'après le dernier recensement, sa population est de 6.582 habitants, répartis entre quatre paroisses, Porto, la seule ville importante de l'île, Santa-Barbara, Santo-Espiritu et S. Pedro. Volcanique et peu boisée, elle produit du froment, de l'orge, du vin, dont une partie est convertie en alcool et en vinaigre, et elle nourrit quelque bétail. Ses côtes sont escarpées et son port mal abrité. L'intérieur est montagneux, mais le sommet le plus élevé, le Pico alto, n'a que 570 mètres au dessus de la mer. Le climat est sec et salubre. Dans son voyage mensuel de Lisbonne aux Açores, le paquebot *Funchal* s'arrête quelques heures à Porto, où il prend et laisse la malle et les passagers. Il n'est pas rare, cependant, que, dans la mauvaise saison, il passe devant Sainte-Marie, sans y faire escale. Entre S. Miguel et Santa-Maria, les communications sont fréquentes, par le cabotage. L'île fournit à l'archipel du bétail et de la poterie.

C'est à Sainte-Marie qu'avaient fixé leur résidence les premiers maîtres des Açores, ce qu'attestent plusieurs vieilles maisons, ornées encore d'anciennes armoiries. Au retour du second voyage qu'il avait fait pour atteindre le continent américain, Christophe Colomb s'arrêta dans cette île, et, comme c'était la première terre européenne qu'il rencontrait après sa grande découverte, il y fit célébrer une messe d'actions de grâces.

S. Miguel est la plus grande, la plus riche et la plus importante des îles de l'archipel. Elle a 61 k. de long, sur 14 de large, et 749 k. c. de superficie. Sa population est de 121.929 habitants. Les principaux centres de population sont Ponta Delgada, qui, avec 16.000 habitants, est la 3e ou 4e ville du royaume, Ribeira Grande, Villa Franca do Campo, Povoação, Nordeste et Lagôa. C'est à Villa Franca que naquit, en 1562, Bento de Goes, l'explorateur de l'Asie centrale, qui mourut en Chine, à 45 ans.

S. Miguel est exposé à d'assez fréquents tremblements de terre: celui de 1528 détruisit, de fond en comble, Villa Franca, alors capitale de l'île. Les plus récentes oscillations se sont fait sentir en 1896; elles ont été faibles et inoffensives.

Très élevée, surtout à l'E., entourée de falaises abruptes, l'île est traversée par une chaîne de montagnes qui se dirige de l'E. à l'O. Le plus haut sommet est le Pic de la Vara; il a 1.700 mètres.

Digitized by Google

Les sources de la Serra d'Agua de Pau alimentent les fontaines de Ponta Delgada. Dans le massif des Pointes de Bretagne se trouve le beau lac des Sept Cités, qui a 482 hectares de superficie et 29 mètres de profondeur. Très boisées, les hauteurs qui l'entourent sont revêtues d'une végétation luxuriante. La vallée des Furnas, ou des Grottes, est l'une des merveilles naturelles de l'archipel; ses eaux ont des propriétés thérapeutiques renommées. Au fond de la vallée, au bord d'un petit lac pittoresque, s'élève un ermitage, vrai bijou d'architecture, bâti, en mémoire de sa femme, dont les cendres y reposent, par M. José do Canto, riche propriétaire, savant bibliophile, admirateur passionné de Camoens. Cet ermitage est compris dans un vaste domaine de 600 hectares, gracieusement ouvert au public par les héritiers de M. J. do Canto. La vallée est entourée de parcs verdoyants et de forêts séculaires; une rivière la traverse, et, après un cours de trois lieues, va se jeter dans l'Atlantique. D'un point élevé, appelé le Saut du Cheval, on découvre un admirable panorama, dont le fond est formé par la mer « aux flots d'azur », que sillonnent en grand nombre les barques des pêcheurs.

Dans la vallée des Furnas, on a construit un établissement balnéaire très fréquenté. Au casino se donne rendez-vous, pendant la belle saison, le monde élégant des nombreux chalets du voisinage. Les eaux thermo-minérales des Furnas sont très efficaces pour le traitement des maladies rhumatismales et cutanées. Elles jaillissent, en sources abondantes, des crevasses du volcan éteint, dont la vallée est le cratère. Trois d'entre elles sont constamment bouillantes; leur température est supérieure à 100°. Par les soins du préfet, un hôpital a été construit, près de ces sources, pour les malades pauvres.

Outre les grands lacs des Furnas et des Sept Cités, il faut encore citer les suivants : Caldeira do Alferes, Caldeira Grande, Caldeirões do Pico, das Eguas, Empadadas, do Carvão, da Lagôa Rasa, do Peixe, do Cavallo, da Vacca Branca, das Cannas, do Cedro, dans la partie occidentale, et, dans l'est, ceux de S. Blaz, dos Espraidos, do Fago, do Congro.

Les diverses baies de S. Miguel : Porto Formoso, Ribeira Grande, Capellas, Monteiro, Agua de Pau, Villa Franca, ne sont pas habitées. Elles ne sont guère fréquentées par les navigateurs; mais le port de Ponta Delgada, où, depuis 1869, on a fait pour 16 millions de travaux,

Digitized by Google

offre un excellent abri aux navires qui y séjournent. Beaucoup y viennent s'approvisionner de charbon, dont l'île renferme d'importants dépôts. La largeur du port, à l'entrée, est de 300 mètres; à marée basse, sa profondeur varie de 9 à 18 mètres.

Le phare de Ferraria a commencé à fonctionner le 25 septembre dernier. Sa portée, vérifiée par le vapeur *Funchal*, allant à Terceira, est de 30 milles.

La population de S. Miguel est la plus active et la plus travailleuse de l'archipel; on ne trouverait pas, dans toute l'île, un seul mètre carré de terre cultivable resté en friche.

Les principales productions sont le vin, les céréales, les légumes, et plusieurs variétés de fruits. C'est à Caloura que se récoltent les meilleurs vins de l'île. Ils sont de deux espèces : le vin « de raisin Isabelle », léger, coloré et parfumé, que l'on compare à ceux du Minho, et le vin « de raisin verdâtre », blanc, généreux, très estimé des amateurs, rival heureux de celui de Bucellas. L'une des meilleures sources de richesse pour les jardiniers est l'exportation des magnifiques ananas de leurs serres; ils font prime sur les marchés de Londres et de Hambourg.

L'industrie prend tous les jours un plus grand développement; chacune des villes de Ponta Delgada, Ribeira Grande et Lagõa possède une fabrique d'alcool; deux manufactures de tabac occupent 400 ouvriers et beaucoup de femmes. A Lagõa se trouve une fabrique de céramique, et à Ponta Delgada, une brasserie. C'est une industrie nouvelle aux Açores. La bière que fabrique cet établissement, dirigé par un spécialiste allemand, peut rivaliser avec les meilleures de l'étranger.

La charité, publique et privée, est infatigable à S. Miguel; il existe des hôpitaux, fort bien installés, à Furnas, Villa Franca, Ribeira Grande et Ponta Delgada. Ce dernier est naturellement le plus important; plusieurs philanthropes ont contribué de leurs deniers, soit à l'édification des annexes, soit à l'acquisition du matériel et des instruments. Dans la même ville, il existe deux orphelinats, quatre asiles de jour et de nuit, et un dépôt de mendicité, entretenus par de riches bienfaiteurs.

Ponta Delgada a plusieurs monuments intéressants, notamment le fort Saint-Blaise, bâti en 1552, du haut duquel on jouit d'un admirable panorama; et la cathédrale, avec ses beaux portiques manuéliques, ses trois grandes entrées, ornées des portraits de Vasco de Gama et de l'Infant D. Henri, son trésor, qui renferme trois chasubles de

Digitized by Google

grande valeur, d'origine anglaise, et la belle horloge du clocher. Citons encore le couvent de Saint-Gratien, où l'on a placé le lycée national, le musée, la bibliothèque et l'observatoire météorologique. De généreuses libéralités ont enrichi le musée. Le grand poète Anthero do Quental a fait don de sa bibliothèque à celle de la ville ; son buste, œuvre remarquable du sculpteur portugais Simões de Almeida, y a été placé, à côté de ceux de Camoens et de Pombal. A l'exemple du poète Anthero do Quental, le docteur Ernesto do Canto, mort récemment, a légué à la ville sa bibliothèque particulière, l'une des plus riches du royaume. Depuis 1878, M. Ernesto do Campo publiait *les Archives des Açores*, et il a composé sous ce titre : *Bibliothèque açorienne*, des notices sur tous les ouvrages imprimés et manuscrits, nationaux et étrangers, qui concernent l'archipel. La municipalité, reconnaissante, a donné son nom à la rue où il habitait. C'est dans cette rue, et dans la maison même de son père que, en 1832, comme le rappelle une plaque commémorative, logea D. Pedro IV. Ce prince résida également, la même année, à Villa Franca, chez M. Nuno-Gonçalves Botelho de Gusmão, premier vicomte de Botelho.

Ponta Delgada a un théâtre dramatique et lyrique, et un théâtre-cirque qui appartiennent à des sociétés d'actionnaires. Les jardins de cette ville et ceux des Furnas, d'une beauté exceptionnelle, ne le cèdent en rien aux plus renommés de l'Europe. Ils renferment des arbres d'essences diverses appartenant à la flore des cinq parties du monde. C'est par les soins d'une élite de botanistes, fort nombreux à S. Miguel, qu'ils ont été introduits et acclimatés dans l'île. Dans le beau parc de Botelho, à une lieue de Ponta Delgada, s'élève le joli palais du baron de Fonte-Bella : la chapelle est consacrée à N. D. da Penha de França ; le salon renferme deux belles toiles, un *Diogène*, attribué à Rubens, et une *Marie-Madeleine*, peinte d'après le Titien. Un étang, au milieu du jardin, avec ses îles pittoresques, et une fontaine à trois becs, qui fournit une eau excellente à tout le voisinage, contribuent à l'embellissement de cette propriété. D. Pedro, qui la visitait, s'étant mis à la fenêtre, s'écria : « Oh ! la belle fontaine ! » De là le nom de Fonte-Bella donné à ce riche domaine. Le baron de Fonte-Bella possède un autre palais à Ponta Delgada même. Dans l'oratoire, on admire un crucifix en bois attribué au sculpteur français Jean de Bologne, élève de Michel-Ange.

Les églises dédiées à Saint-André, à Ponta Delgada et à Ribeira

Digitized by Google

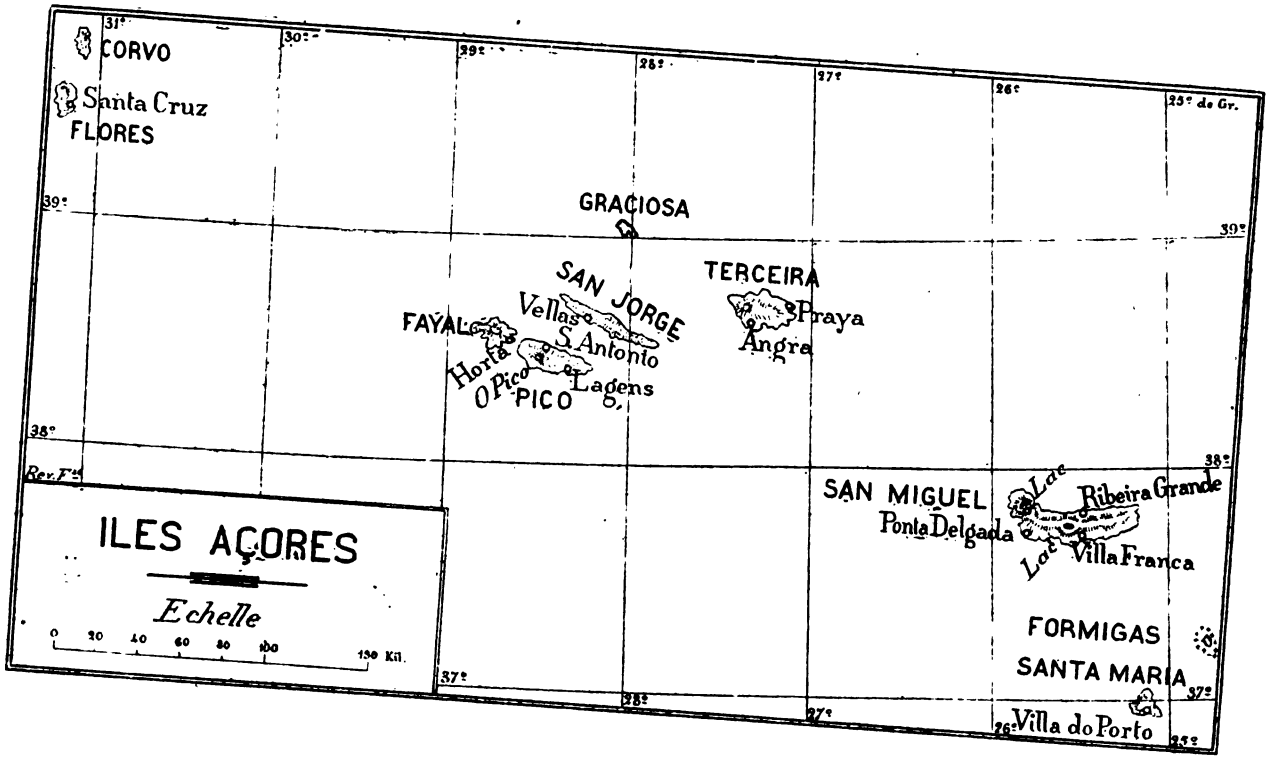
Grande, renferment, la première, un panneau remarquable, représentant le saint, qu'on attribue à Murillo; la seconde, un triptyque du XVIe s., qu'on croit l'œuvre de Grand Vasco, dans lequel l'artiste a peint, avec un art admirable, saint André, sainte Barbe et sainte Catherine.

La presse est représentée avec talent à Ponta Delgada : c'est dans cette ville que fut publié, en 1835, le doyen des journaux portugais de l'archipel, *les Açores orientales*, organe libéral hebdomadaire. Les autres périodiques sont : *le Journal des Açores*, fondé en 1872, le plus répandu des journaux de l'archipel, qui reçoit tous les jours les télégrammes de l'agence Havas; *le Commerce miguélien*, *la Gazette des Tribunaux*, *la Persuasion*, *le Reporteur*, *la Feuille locale*, *la Parole*, *l'Archiviste médical des Açores*. Pendant les deux années 1894 et 1895, *l'Autonomie des Açores* a plaidé la cause de l'indépendance administrative de l'archipel, ce qui a été accordé par décret du 2 mars 1895. Citons encore : à Ribeira Grande, *le Nord* et *l'Etoile d'Orient;* à Povoação, *le Combat* et *l'Aurore* ; à Villa Franca do Campo, *la Liberté* et *l'Autonomiste;* à Lagôa, *la Gazette municipale;* à Nordesie, *le Nordestien*.

La liste serait longue des voyageurs illustres qu'ont enthousiasmés les beautés naturelles de S. Miguel. Bornons-nous à citer quelques noms. Le P. Antonio Vieira, célèbre prédicateur du XVIIe s.; le P. Joaquim-Silvestre Serrão, organiste et compositeur, mort en 1877, qui répara les orgues de toutes les églises de l'île; le grand poète Antonio-Feliciano de Castilho, qui résida, de 1847 à 1850, à Ponta Delgada, où, dans ce court laps de temps, il composa et mit en pratique sa *Méthode rapide pour apprendre à lire*, dirigea plusieurs journaux, organisa la Société d'agriculture, traduisit les *Fastes* d'Ovide, et fonda la Société des Amis des lettres et des arts. Toujours actif, malgré sa cécité, il introduisit à Ponta Delgada l'art de ciseler le bois, et fut le promoteur de l'Exposition industrielle et artistique de 1848, pour l'inauguration de laquelle il composa l'*Hymne du travail*, qu'on a chanté et qu'on chante encore dans toutes les possessions portugaises. Il a pour refrain ce quatrain bien connu :

Travaillez, mes amis! Le travail en honneur
C'est pour vous la vertu, la vigueur, la richesse!
Chantez, scie et marteau! Votre chant d'allegresse
Fait naître les cités, l'amour et le bonheur!

Digitized by Google



Digitized by Google

La rue du Lameiro s'appelle, depuis longtemps, rue de Castilho. Sur la maison où mourut ce grand homme, qui, avec Garrett et Herculano, représente brillamment l'école romantique en Portugal, on a mis une plaque commémorative. Le 26 janvier 1900, sur l'initiative des élèves du lycée, a été fêté, au théâtre, par une soirée musicale et littéraire, le centenaire de sa naissance.

S. Miguel a reçu plusieurs autres visiteurs distingués : en 1860, le prince Napoléon-Jérôme Bonaparte, cousin de Napoléon III, s'y arrêta, en revenant d'un voyage d'agrément dans l'Amérique du Nord, en compagnie de sa femme, la princesse Clotilde, sœur de la reine D. Maria Pia, de la duchesse d'Abrantès, de quelques officiers de marine, et du fils de George Sand, Maurice, infatigable collectionneur de lépidoptères, qui introduisit dans l'île une espèce de papillon originaire de l'Afrique. L'illustre poète Bulhão Pato, qui a publié, en 1868, d'intéressantes *Lettres des Açores*, a résidé, à plusieurs reprises, à Ponte Delgada. Pendant son voyage d'études sur les courants du Gulf-Stream, le prince Albert de Monaco s'est plusieurs fois arrêté à S. Miguel, de 1879 à 1896. Pendant le séjour de deux mois qu'il fit, en 1893, à Ponta Delgada, le charmant poète Joaquim de Araujo, consul de Portugal à Gênes, collabora à plusieurs journaux, et composa plusieurs jolies pièces des *Fleurs nocturnes*, qu'il publia l'année suivante. En 1895, le Dr Théodore Barrois, professeur à la Faculté de médecine de Lille, est allé recueillir à S. Miguel les éléments de son intéressant ouvrage : *Recherches sur la faune des eaux douces des Açores*. En 1897, un journaliste français, M. Pierre d'Espagnat a visité les plus beaux sites de S. Miguel, dont il a donné la description, accompagnée de planches, dans *le Tour du Monde*. En 1900, au cours d'un voyage de plaisance, le roi des Belges, Léopold II, a voulu, lui aussi, admirer le magnifique panorama des Furnas. A Mademoiselle Alice de Moderno, l'écrivain-poète, historiographe des Açores, qui eut l'honneur de lui être présentée, il exprima, en termes enthousiastes, son admiration pour les beautés de l'île, se promettant de venir les visiter de nouveau.

Plusieurs hommes illustres sont enfants de S. Miguel. Au premier rang se placent : dans la littérature, les poètes Anthero do Quental (1)

(1) Alice de Moderno : *Açores*. C'est la brochure de mademoiselle de Moderno qui nous a fourni la plus grande partie des renseignements que nous avons utilisés dans cet article.

Digitized by Google

et Theophilo Braga; dans la politique, le conseiller Ernesto-Rodolpho Hintze Ribeiro, dont une rue porte le nom; dans l'histoire des découvertes, l'intrépide explorateur de l'Afrique Roberto Ivens, dont le portrait se trouve à la Bibliothèque municipale, ainsi que celui de son compagnon Brito Capello, L'une des avenues de Ponta Delgada porte le nom d'Ivens; son buste, en marbre, a été placé dans celle de la Liberté. Citons encore le Dr Carlos Machado, numismate distingué, fondateur du Musée de Ponta Delgada, mort le 22 avril 1901, le chanoine Senna Freitas, de Lisbonne, le journaliste distingué Armando da Silva, etc.

C'est à Ponta Delgada que, le 11 septembre 1891, a fini bien tristement, par un suicide, la vie de l'immortel auteur des *Sonnets complets*, Anthero do Quental. Sur la tombe de ce « prince des neurasthéniques » on a gravé quatre vers de Jean de Dieu, dont voici le sens :

Qui gît là? Non pas moi, mais un peu de poussière ;
Moi, je fus ton rayon, ô céleste lumière,
A qui l'âme revient sur l'aile de la mort!
Le corps? Seul il retourne au limon dont il sort.

II. Préfecture d'Angra. — Dans cette circonscription administrative sont comprises les trois îles de Terceira, Graciosa et S.-Jorge.

Située à 25 lieues N. O. de S. Miguel, *Terceira* c'est-à-dire la troisième, que l'on rencontre en venant d'Europe, a 31 k. de long sur 16 de large, et 500 k. c. de superficie. Sa population est de 46.278 habitants. Très fertile, l'île récolte beaucoup de céréales et de fruits; les vignes y sont belles, les troupeaux abondants. Les côtes sont escarpées; l'intérieur, très accidenté, est très pittoresque. Le climat est d'une remarquable douceur. Les principaux sommets sont : les monts Brazil, de Santa-Barbara et des Contendas, ou des Querelles. C'est du haut du Brazil, qui se dresse comme une sentinelle avancée près de la mer, que, par des signaux, on annonce à la population l'approche des navires.

Les principales villes sont : Angra-l'Héroïque, chef-lieu et évêché (12.000 habitants), Villa da Praia da Victoria, Lages et Santa-Barbara. Les deux premières sont les seuls ports de l'île.

D'origine volcanique, Terceira a subi plusieurs tremblements de terre; en 1647, notamment, se firent sentir de graves oscillations, qu'un grand bruit souterrain avait précédé; plusieurs maisons et la cathédrale s'écroulèrent, et l'on fit des prières publiques et des processions de

Digitized by Google

Pénitents pour conjurer le fléau. Aussi cette année terrible est-elle désignée communément sous le nom d'année du cataclysme.

Bâtie en amphithéâtre, Angra-l'Héroïque, avec ses rues larges et régulières, est l'une des plus jolies villes des Açores. Comme souvenir, les Espagnols lui ont laissé, outre la forteresse de Saint-Jean-Baptiste, nommée Saint-Philippe, pendant leur domination, l'une des meilleures du royaume, l'amour effréné des courses de taureaux. C'est dans le château fort de Saint-Jean-Baptiste que fut enfermé le faible Alphonse VI, que son frère, Pierre II, avait forcé d'abdiquer en 1667. Il sert aujourd'hui de prison au célèbre roitelet africain Gungunhana, le Béhanzin de Gaza, petit royaume voisin de Mozambique.

Moins laborieuse que celle de S. Miguel, la population de Terceira vit au jour le jour, avec l'insouciance des lazaroni. En revanche, elle ne manque jamais une procession, une fête champêtre, une course de taureaux. Elle est, d'ailleurs, polie, courtoise, hospitalière, éminemment charitable : le paupérisme n'existe presque pas à Terceira; chacun, même parmi les plus pauvres, trouve, en effet, dans son petit jardin les légumes qui, avec le pain de maïs, si nourrissant, forment le menu de ses modestes repas qu'arrose un verre d'eau fraîche, cristalline, délicieuse. La sobriété, on le voit, est la qualité dominante des Terceiriens, comme du reste, des Açoriens, en général.

La charité publique, à Angra, recueille les malheureux dans un dépôt de mendicité, et les enfants abandonnés, dans un asile; elle nourrit les indigents au moyen d'un fourneau économique, dû à l'initiative et aux actives démarches d'une femme de bien, D. Maria Guilhermine de Mesquita.

L'instruction publique se donne dans plusieurs écoles et dans un lycée national, créé en 1847.

L'une des curiosités de Terceira est la « Mémoria », obélisque construit en l'honneur de D. Pedro IV, sur une hauteur, d'où l'on découvre un panorama magnifique.

Dans la pléiade des Portugais illustres on remarque plusieurs Terceiriens, par exemple MM. Antonio Moniz Barreto Corte Real, écrivain gracieux de l'école de Castilho; José-Augusto Cabral de Mello, savant botaniste, poète de mérite, traducteur d'*Horace*; Francisco Ferreira Drumonde, antiquaire et historiographe, auteur des *Annales de Terceira*; le colonel Pedro Homem, vicomte de Naronha, l'un des premiers et

Digitized by Google

des plus fermes défenseurs de la cause libérale; le Dr Eduardo Abreu, membre de l'Académie royale des Sciences de Lisbonne; le P. Jeronymo Emiliano de Andrade, premier commissaire des études du district d'Angra; Theotonio d'Ornellas Bruges Avila Paim da Camara Noronha Ponce de Leão, premier vicomte de Bruges, comte da Praia da Victoria, député, pair du royaume, préfet d'Angra, l'un des plus fermes appuis de D. Pedro; Silva Pinto, peintre de talent; le P. Thomaz Vaz de Borba, compositeur de musique religieuse distingué; Alfredo Mesquita, publiciste, auteur de nombreux ouvrages sur le Portugal, l'Espagne, la Hollande, etc. D. Maria-Théodora Pimentel est la première Açorienne qui ait conquis le grade de docteur en médecine; elle dirige, avec valeur, le service municipal de santé et la clinique d'Angra.

Le rôle que joua Terceira dans la guerre civile de 1829 fut particulièrement brillant; « aussi peut-on assurer, avec vraisemblance, que si D. Pedro avait eu deux cœurs, il en aurait légué un à la très-noble et toujours fidèle cité d'Angra-l'Héroïque ».

Séparée de Terceira par un bras de mer de dix lieues, l'île qui porte le joli nom de *Graciosa*, a 13 k. de long sur 7 de large, 98 k. c. de superficie, et 8.453 habitants, répartis dans deux villes, Santa-Cruz et Praia, et dans quatre paroisses.

La cinquième dans l'ordre des découvertes, Graciosa fut colonisée par Vasco Gil Soadre. L'une des moins montagneuses et des moins boisées de l'archipel, cette île est très fertile; le blé, le maïs et les haricots sont ses principales productions; elle nourrit assez de bétail; on y fait beaucoup de vin et de l'eau-de-vie estimée. L'industrie de la laine et de la toile y est très florissante.

Parmi les beautés naturelles, M. Antonio Borges do Canto Moniz, auteur d'une monographie étendue de l'île Gracieuse, M. Manuel Pinheiro Chagas, homme politique et écrivain du plus grand mérite et notre savant compatriote M. Fouqué, citent, avec admiration : la montagne de la Torche, ainsi appelée parce que, autrefois, un homme, payé par le gouvernement, y tenait une torche constamment allumée, pendant la nuit, afin d'indiquer leur route aux navires exposés à se heurter aux écueils de la côte; c'était, on le voit, un phare bien rudimentaire; les eaux thermales de Carapacho; les monolithes gigantesques des Pierres Blanches; et surtout la Chaudière de Praia, avec la Grotte du Soufre. La Chaudière, cratère d'un volcan éteint, forme un vaste cirque,

Digitized by Google

au fond duquel, au milieu d'une large vallée, est un beau lac. Avec ses pentes basaltiques, garnies de fougères et de plantes médicinales, et la nappe azurée de son lac, cette « chaudière » produit une profonde impression sur les visiteurs. A la partie méridionale de la vallée s'ouvre la merveilleuse Grotte du Soufre. On y descend au moyen d'une corde passée sous les bras, et comme c'est seulement à 90 mètres de profondeur qu'on peut prendre pied, il faut vraiment s'armer de courage pour entreprendre cette excursion. Mais aussi l'on est bien dédommagé par l'étrangeté du spectacle qu'on a sous les yeux : au-dessus d'un grand lac d'eau douce s'étend une voûte de 40 mètres de hauteur, garnie de stalactites. Près de l'entrée, à gauche, une cavité béante exhale constamment une forte odeur de soufre ; des pigeons sauvages s'envolent, avec un grand bruit d'ailes, à l'approche des gens qui viennent troubler leur tranquillité. Par certains vents ces visites deviennent impossibles, à cause des gaz méphitiques, qui s'accumulent, et rendent l'air irrespirable.

Outre cette Grotte du Soufre, il existe une vingtaine d'autres grottes curieuses dans l'île, notamment celle du Château ou de Marie l'Ensorcelée, à laquelle se rattachent plusieurs légendes populaires.

L'île Gracieuse a été visitée par trois hommes célèbres : en 1654, par le P. Antonio Vieira, l'éminent prédicateur de la Compagnie de Jésus, justement surnommé le Cicéron lusitanien ; par Chateaubriand, qui, en 1791, se rendait aux États-Unis, et qui vante les beautés de l'île dans son *Voyage en Amérique* et dans ses *Mémoires d'outre-tombe* ; en 1810, par le grand poète Jean-Baptiste d'Almeida Garrett, alors âgé de onze ans, dont les parents, fuyant devant l'invasion française, avaient cherché un refuge aux Açores, où l'un des membres de leur famille était évêque d'Angra. C'est alors que, malgré sa jeunesse, Garrett, que son oncle destinait à la prêtrise, et qui portait le costume ecclésiastique, improvisa un sermon, et émerveilla l'auditoire. Pour perpétuer le souvenir de son passage dans l'île, le conseil municipal de Santa-Cruz a fait placer une plaque commémorative sur la maison où résida « l'immortel vicomte d'Almeida Garrett, l'une des gloires du Portugal ».

A Praia se publie un journal hebdomadaire, *l'Ile Gracieuse*, sous l'habile direction d'un homme de talent le Dr Joao Alvaro Brito de Albuquerque.

Saint-Georges est une île étroite, de 46 km. de long sur 4 km. de large. Elle a 220 km. c. de superficie et 18.359 habitants. Sa capitale

Digitized by Google

est la petite ville de Vellas ; elle renferme deux bourgs et dix paroisses. Très volcanique, elle est sillonnée, dans toute sa longueur, par une chaîne de montagnes ; mais ces montagnes sont peu élevées.

Les pâturages abondent à Saint-Georges ; aussi l'île, qui produit du vin et du lin pour la consommation des habitants, exporte-t-elle beaucoup de bétail et de fromages. L'industrie du lait est, en effet, la principale de Saint-Georges ; ses fromages sont en grande faveur dans l'archipel et même sur le continent. Il en est, du genre gruyère, qui peuvent avantageusement lutter contre ceux de l'étranger. La fabrique de M. Alexandre Leote de Gama, très bien installée, exporte, en quantité, des imitations estimées du Hollande et du Chester.

Les habitants de Saint-Georges sont très intelligents ; plusieurs se sont fait un nom dans les lettres, les sciences et les arts : MM. le Dr João Teixeira Soarès, ancien député, historiographe érudit, à qui l'on doit d'importants documents pour une histoire définitive des Açores ; D. Mariana Belmira d'Andrade, l'éminent auteur des poèmes philosophiques *Phantasia* et *A Sibylla ;* le Dr José de Lacerda, écrivain et poète de mérite, et son frère Francisco de Lacerda, musicien de talent, professeur au Conservatoire de Lisbonne, surnommé « le plus charmant artiste des Açores ».

III. *Préfecture de Horta.* — Cette préfecture comprend les quatre îles de Fayal, Pico, Flôres et Corvo.

Séparée de l'île du Pic, sa voisine, par un étroit canal, *Fayal*, l'île des hêtres, a 19 km. de long sur 11 de large, 178 km. c. de superficie et environ 25.000 habitants, dont 8.000 pour Horta, le chef-lieu ; le reste est réparti dans neuf bourgs ou villages, dont les principaux sont Flamengos et Castello-Branco.

Élevée, montagneuse et boisée, l'île a, cependant, peu de sources d'eau potable ; on y supplée au moyen de nombreux puits. Dans ses forêts, c'est l'arbousier qui domine. Le cratère d'un volcan éteint renferme, à 300 mètres de profondeur, un grand lac, aux bords escarpés et pittoresques.

Très fertile, Fayal produit du vin, des céréales, des pommes de terre, des ignames et du lin. Les fruits et les légumes lui sont fournis par le Pic. Les habitants sont très actifs et très industrieux ; leur caractère se ressent de leurs fréquentes relations avec les Américains. Ils parlent

Digitized by Google

avec facilité la langue anglaise. Leur principale industrie consiste dans la confection des chapeaux et autres ouvrages de paille, de la vannerie d'osier et de fibres de figuier, genre de travail dans lequel ils excellent. La pêche de la baleine occupe beaucoup de monde.

Bâtie, comme Angra, en amphithéâtre, Horta offre un coup d'œil admirable, quand on pénètre dans le port. Ce port, que d'importants travaux ont considérablement amélioré, n'a pas moins de 1.200 mètres de profondeur. Sa largeur est d'environ 3 km., entre le mont Guia au sud et la pointe de Espalamalaca au nord. Abrité des vents, à l'O., par la partie élevée de l'île, au N.-E. par Saint-Georges, à l'E. par le Pic, il est seulement ouvert aux vents du S.-O., contre lesquels le protège un brise-lames, dont la construction est suffisamment avancée pour rendre d'utiles services. Il est l'un des plus fréquentés de l'archipel.

Construite vers la fin du xve siècle, la ville de Horta est défendue par la petite forteresse de Santa-Cruz. Elle fut élevée au rang de cité en 1833. Malgré sa faible population, elle a deux petits théâtres. Son église principale, bâtie par les jésuites, est la plus vaste des Açores. La charité publique et privée y a créé de nombreuses œuvres philanthropiques : bureau de bienfaisance, asile pour les enfants abandonnés, dépôt de mendicité, etc.

En 1832, D. Pedro passa plusieurs jours à Horta ; des fêtes et plusieurs bals eurent lieu en son honneur chez les consuls des États-Unis, de l'Angleterre, de la Hollande, et chez un riche et noble propriétaire, M. José-Francisco da Terra Brum, dont la maison porte une plaque commémorative de cette visite. Une autre inscription a été placée, en 1877, par les soins du conseil municipal, sur le mur d'un grand bâtiment, construit en 1832, au bord de la mer, pour l'armement de la flotte libérale. C'est en face de cet arsenal maritime improvisé que se réunirent une partie des vaisseaux qui, peu après, transportèrent 7.500 soldats constitutionnels sur le continent (1).

D. Pedro n'est pas le seul personnage important qui ait visité l'île de Fayal : en 1832, José-Estevão Coelho de Magalhães, le rival éloquent

(1) Le jour où D. Pedro se rembarqua, les sœurs du couvent da Gloria lui envoyèrent des confitures dans lesquelles elles avaient mis des cœurs d'Alfenim, pâte sucrée pétrie avec de l'huile d'amandes douces. Sur ces cœurs, en nombre égal à celui des religieuses, étaient gravées les initiales en or de chacune d'elles. C'est là un trait de mœurs assez curieux.

Digitized by Google

de Garrett, l'une des illustrations de la tribune portugaise, passa quelque temps à Horta. C'est aussi dans cette ville que fit escale, en 1834, la corvette *la Belle-Poule*, sur laquelle le prince de Joinville était aspirant. Le fils de Louis-Philippe fut accueilli avec une respectueuse sympathie et cordialement fêté par le consul de France, M. Sergio Pereira Ribeiro, et par M. Charles-William Dabney, consul américain. Pour témoigner sa gratitude à ce dernier, le prince laissa un petit souvenir à ses deux enfants ; à la fille, D. Rosa, un accordéon, et au fils, Samuel, une montre en or. C'était peu ; mais le prince de Joinville n'avait sans doute rien de mieux à sa disposition. Aussi Louis-Philippe y ajouta-t-il un véritable présent : il ordonna au commandant d'une corvette, qui se rendait dans le Pacifique, de s'arrêter à Horta et d'offrir, en son nom, aux deux consuls une tabatière à son chiffre et un service complet de porcelaine de Sèvres, avec son monogramme sur chaque pièce. En 1836, le comte de Vargas, précepteur du roi de Danemark, qui venait de faire l'ascension du Pic, s'arrêta pendant quelques jours à Horta. Dans les lettres qu'il écrivit, en français, à la comtesse de Faria e Maria, de Ponta Delgada, ce savant danois décrit minutieusement les îles qu'il visita. On y trouve aussi de curieux détails sur Lisbonne et sur la cour de D. Maria II. En 1858, Horta se mit en fête, en l'honneur de l'infant D. Luiz, depuis roi de Portugal, qui faisait alors partie de l'état-major de la corvette *Barthélemy Dias*. A différentes époques, l'île de Fayal fut encore visitée par divers personnages importants : le prince royal Alfred d'Angleterre ; le prince de Corée ; le prince Henri d'Allemagne : le prince de Monaco ; le poète Bulhão Pato, etc.

Les principaux journaux publiés à Horta, sont : *le Foyalien*, *le Globe*, *le Télégraphe*, *l'Avenir*, *l'Atlantique*.

Fayal peut inscrire plusieurs noms dans la liste, déjà longue, des écrivains distingués des Açores : D. Maria-Christina de Arriaga, philanthropique poète des *Fleurs de l'âme*, dont le produit devait aider à la création d'un fourneau économique ; D. Hermenegilda de Lacerda, auteur de la spirituelle comédie *Entre deux devoirs ;* Ernesto Rebello, écrivain fécond, qui a laissé, entre autres ouvrages, les *Contes et Poésies des Açores*, les *Notes sur les Açores*, un drame, *Un Père*, et une comédie, les *Mystères du couvent* ; Manuel-Joaquim Dias, le chantre d'*Evangeline ;* le Dr Garcia Monteiro, le poète satirique des *Rimes de joyeuse ironie ;* Manuel Grevaes, qui a publié d'intéressantes *Notes sur l'art ;* le P. Osorio

Digitized by Google

Goulart, polygraphe, à qui l'on doit un recueil de poésie, *les Murmures*, une *Psychologie* en prose, et un drame, *Amour et Reconnaissance*. Horta est la patrie de l'illustre homme d'État Antonio-José de Avila, duc de Avila e Bolama. C'est le seul Açorien qui ait obtenu ce titre élevé de duc.

L'île de *Pico*, de forme irrégulière, a 45 km. de long sur 13 de large, 496 km. c. de superficie et 25.328 habitants. Son nom est dû à la montagne du Pic, haute de 2.274 mètres. C'est un volcan mal éteint, qui vomit, de temps en temps, de grosses colonnes de fumée. Une partie de cette montagne reste toute l'année couverte de neige. Pendant une ascension qu'il fit du Pic, M. Fouqué, surpris par un brouillard intense, dut passer trois jours dans une grotte, à l'entrée de laquelle, incertain de l'avenir, car ses provisions étaient épuisées, il grava pieusement le nom de sa patrie : *France !*

Faut-il voir un réveil de ce volcan ou une simple coïncidence avec le désastre de la Martinique dans l'éruption récente signalée par les journaux de Lisbonne ? Un télégramme des Açores, 30 juin, annonce, en effet, qu'une éruption volcanique sous-marine a eu lieu près de l'île Fayal. A la suite de légères secousses, fréquentes sous ces latitudes, on vit la mer bouillonner et des colonnes de vapeurs s'élancer, bientôt suivies par des pierres et des roches dont plusieurs s'élevèrent de plusieurs centaines de mètres dans l'air. Le câble sous-marin entre Fayal et Pico a été détruit.

Des quatre petits lacs de Pico, le plus étendu est celui de Caiado.

Pico n'a qu'une ville, Lages, dont la population ne dépasse pas 3.000 habitants. De ses 15 bourgs ou villages, celui de Magdalena est le plus important. Sa baie et celle de S. Roque sont les meilleures de l'île.

Le sol, généralement pierreux, produit peu de céréales ; mais les fruits, les légumes et le vin sont très estimés. On exporte de grandes quantités d'excellents abricots et aussi de bons fromages, du vinaigre et de l'eau-de-vie. Le climat est très sain ; aussi beaucoup de familles de Fayal vont-elles passer l'été à Pico, où elles possèdent des maisons de campagne.

L'île de *Flôres* est ainsi nommée à cause de la beauté de ses fleurs, notamment de ses hortensias. Elle a 18 km. de long sur 11 de large, 116 km. c. de superficie et seulement 8.608 habitants ; le chef-lieu, Santa-Cruz, ne compte que 2.000 âmes. Il relève administrativement de Horta.

Digitized by Google

Les côtes sont escarpées. Santa-Cruz, Lages ou Lagens, Ponta-Delgada, près du cap de ce nom, et Fajão Grande sont les principales baies. L'intérieur, montagneux, est très accidenté : le principal sommet, le pic Morro Grande, a 942 mètres d'élévation.

L'eau abonde à Flôres ; il s'y trouve sept lacs, dont les bords sont très pittoresques. Du centre de l'île partent différents ruisseaux, qui se réunissent pour former une seule rivière, pompeusement appelée Ribeira Grande, dont les inondations sont assez fréquentes, surtout près de son embouchure à Fajãsinha. Il y a beaucoup de bois dans l'île, ce qui rend le climat très salubre. Il existe aussi quelques sources d'eau sulfureuse, mais le manque presque absolu de chemins en rend l'accès très difficile.

La terre, d'une grande fertilité, nourrit de nombreux troupeaux de bœufs, de moutons et de porcs, ce qui offre de grandes ressources pour les navigateurs, qui ont besoin de se ravitailler. Flôres exporte beaucoup de céréales et de bétail, surtout des vaches laitières. Sa principale industrie est celle de la toile et des lainages. Ses habitants ont l'esprit entreprenant et aventureux ; ce sont de bons marins ; les baleiniers américains les reçoivent en grand nombre à leur bord.

La petite île de *Corvo*, ou du Corbeau, située à trois lieues de Flôres, a seulement 5 k. 5 de long sur 3 de large, et 13 k. c. de superficie. Ses 824 habitants ne forment qu'une paroisse, celle de Rosario, ou Porto do Corvo, dont l'église, sous le vocable de N.-D. des Miracles, relève de celle de Santa-Cruz, à Flôres.

Corvo produit un peu de froment et de seigle ; on y élève quelque bétail. Dans le cratère d'un volcan éteint se trouve un lac, nommé le Chaudron ; les îles de ce lac nourrissent plusieurs troupeaux de vaches et de moutons, et servent de refuge à une foule d'oies et de canards sauvages. Les insulaires vendent de la viande, du gibier et de la volaille aux rares marins qui s'arrêtent chez eux pour faire de l'eau.

Jusqu'en 1832, Corvo, qui avait d'abord appartenu à D. Maria de Vilhena, resta la propriété du célèbre ministre de D. Pedro, Mousinho da Silveira. Touché du triste sort des habitants, qui n'étaient guère alors qu'une centaine, presque réduits à la condition de serfs, cet homme de bien leur donna des lettres d'affranchissement. « Toute sa vie, dit Garret, Mousinho se souvint, avec la plus vive satisfaction, du jour où il rendit libres les habitants de Corvo. Avant le départ de

Digitized by Google

l'armée constitutionnelle pour le continent, une députation de cette petite île vint remercier l'empereur et le ministre de l'immense bienfait que les habitants avaient reçu. Les larmes aux yeux, le cœur inondé d'une joie bien légitime, Mousinho permit aux députés de l'embrasser, et il leur rendit cordialement leur étreinte. Il disait souvent que son rêve d'or serait d'aller remplir à Corvo la modeste charge de juge de paix. A son lit de mort, cet homme illustre n'oublia pas ses amis de Corvo : dans son testament il exprima le désir d'avoir sa sépulture au milieu d'eux. »

Malgré la proximité de Flôres, les communications avec cette île se font difficilement : on y emploie de petites barques, et encore seulement de mai à novembre. Le paquebot *Açôr*, de la Compagnie insulaire, touche, tous les trois mois, à Corvo, où il reste quelques jours, dans la rade de Porto.

Encore aujourd'hui les habitants de cette île mènent l'existence paisible des temps bibliques : chez eux point de propriétés séparées; nulle porte n'est fermée à clef, et pourtant, de mémoire d'homme, jamais un vol n'y a été commis. On comprend dès lors que le ministre libéral ait caressé la pensée d'aller dormir son éternel sommeil sur ce petit rocher, près de ces hommes, au cœur simple mais bon. Ce vœu, cependant, ne fut pas réalisé; Mousinho repose au Gadrâo.

(A suivre.) HENRY FAURE.

Digitized by Google

LA POLITIQUE MONDIALE EST COLONIALE

Viollet-le-Duc, dans son *Histoire d'une forteresse* qui a une si haute portée philosophique, a montré comment les premiers hommes s'étaient groupés pour mieux assurer la lutte, d'abord contre la nature, plus tard contre les individus.

A l'heure actuelle les nouvelles théories sociales voudraient nous ramener aux idées des premiers âges : supprimer les guerres entre les hommes, borner nos efforts à la lutte contre la nature. Cette belle conception humanitaire restera fatalement dans le domaine de l'idéalisme. Le regretté capitaine Gilbert, dans son livre posthume sur la guerre sud-africaine a écrit : « Venant après la guerre hispano-américaine, après la guerre des Phillippines, la guerre du Sud-Afrique apparaît comme une dernière et brutale réplique aux utopies d'arbitrage et de paix universelle. » L'histoire nous prouve que la force a toujours primé le droit et le *Vœ victis* du Brenn gaulois est d'actualité courante.

Le besoin de conquête qui a toujours poussé les peuples forts à asservir les faibles est caractérisé par la politique d'expansion coloniale. M. Marcel Dubois a dit, en effet, excellemment « qu'il y a colonisation toutes les fois qu'il se produit une modification quelconque d'une civilisation au contact d'une autre, par voie de terre ou par voie de mer, ou bien établissement d'une civilisation en pays absolument nouveau. » Nous pouvons donc poser comme axiome que l'*expansion coloniale a été la dominante de la politique mondiale.*

Nous n'avons pas la prétention de refaire dans les pages qui vont suivre le discours sur l'histoire universelle. Ce qu'il importe de retenir des enseignements de l'histoire, c'est que la politique d'expansion coloniale par voie de terre l'a toujours emporté sur la politique coloniale maritime. La première seule a été durable.

Il suffit de relire dans Maspero l'histoire des grandes migrations maritimes des anciens pour constater qu'elles n'ont rien laissé de comparable aux grands empires assyriens et à l'empire des Perses. On ne bâtit pas sur le sable. C'est ce qui explique que Carthage, puissance coloniale maritime, fut subjuguée par Rome, puissance essentiellement territoriale.

La politique dite de la « tache d'huile » est la véritable formule de la colonisation.

Il faut lire avec soin l'histoire de la Chine, surtout l'ouvrage de Kla-

Digitized by Google

proth, pour se rendre compte que cette nation fut surtout une puissance coloniale et son œuvre est comparable par le génie persévérant de ses rois à celle de l'empire romain. L'empire chinois comprit les deux tiers de l'Asie et Wen-Wou-Ti l'avait ainsi organisé en 626 de notre ère : 16 États feudataires du premier rang (Pa-Mi) gouvernés par des vice-rois (Tou-Tou-Fou), 72 états feudataires du second rang (Ti-Heou), 110 villes du troisième rang (Hian).

L'ordre était maintenu dans ces provinces par les troupes impériales concentrées dans 126 campements militaires établis dans de fortes positions stratégiques. Ces camps étaient reliés par de bonnes routes, et les communications assurées par des courriers spéciaux.

L'organisation romaine était identique. Les camps romains des bords du Rhin ou du Danube, comme ceux de l'Extrême-Sud de l'Algérie, assuraient l'occupation du pays, mais les peuples conquis conservaient leurs mœurs et leurs coutumes. Toute l'œuvre des Romains est donc une œuvre coloniale.

A la chute de l'empire romain se dressa la fameuse question d'Orient si clairement exposée par M. Driault. Toutefois il ne semble pas que l'auteur ait assez dégagé quelle fut dans la question d'Orient l'importance de la politique coloniale chinoise. Les grandes invasions furent en partie déterminées par l'action conquérante des Chinois qui refoulèrent vers l'Occident les Hioung-Nou et Ouigours. Quoiqu'il en soit, la question d'Orient, fait capital de la politique du moyen âge fut d'ordre essentiellement colonial.

Mahomet lui-même fut un des plus ardents protagonistes de la politique coloniale et la religion fut pour lui le levier indispensable à l'exécution de ses vastes projets. L'empire byzantin incapable de résister à l'invasion asiatique fit appel, pour sa défense, aux nationalités qui s'étaient constituées en Europe. Les croisades furent un épisode de la politique coloniale mondiale, et le sentiment religieux n'eut d'action sincère que sur les masses. Ce qui le prouve bien c'est que les croisés cherchèrent à coloniser les pays d'Orient, en utilisant le concours de troupes indigènes connues sous le nom de turcopoles — les grands ancêtres des tirailleurs algériens.

On peut rapprocher l'œuvre collective des premiers croisés, du beau mouvement anti-esclavagiste né de nos jours au lendemain de la conférence de Bruxelles. A huit siècles d'intervalle, les mêmes faits se

Digitized by Google

reproduisent : les idées particulières des diverses nations ne tardèrent pas à se faire jour et, dans un cas comme dans l'autre, les théories humanitaires s'effacèrent devant les réalités d'une guerre sans merci.

Louis IX, qui fut un grand chef d'État, orienta nettement la politique coloniale de la France vers l'Afrique, en conduisant les 7e et 8e croisades en Égypte et à Tunis. Sa grande piété lui assura le concours de Rome, et lui permit de trouver dans le clergé les meilleurs auxiliaires pour avoir les hommes et l'argent nécessaires à l'exécution de ses desseins. On peut même dire que les rois de France surent tirer un excellent parti de l'appui de la papauté, qui était alors une force redoutable, dans l'œuvre d'expansion coloniale dont Louis IX avait jeté les bases.

Il fallut la guerre de Cent ans et les guerres de religion pour paralyser le mouvement colonial européen.

Deux peuples seuls, placés aux extrémités de l'Europe : les Russes, au N.-E., les Portugais, au S.-O., et se trouvant en dehors des guerres dont l'Europe était le théâtre, maintinrent les traditions d'expansion coloniale.

Les Russes pratiquèrent la politique coloniale par voie de terre (la seule qui leur fût possible) et ils devaient refaire en sens inverse le chemin parcouru par les troupes coloniales chinoises. Leur œuvre a été durable.

Les Portugais, élevés à l'école d'Henri le Navigateur, n'appliquèrent que les idées de colonisation maritime. Leur puissance fut éphémère.

L'Espagne, sortie victorieuse de sa lutte contre les Maures, aurait dû devenir une puissance coloniale africaine. La découverte de l'Amérique par Christophe Colomb la détourna de son véritable objectif. Les événements ont prouvé que ce n'est pas impunément qu'un peuple manque à ses destinées. Les Espagnols se trouvèrent fatalement en lutte avec les Portugais, et la bulle de Sixte IV qui devait résoudre la question ne fit qu'envenimer le débat puisqu'elle reposait sur une hypothèse fausse, à savoir que la terre n'était pas ronde.

Les autres nations européennes ne pouvaient laisser les Espagnols et Portugais se partager ainsi les richesses des mondes nouveaux. Le mouvement économique déterminé par leurs découvertes ne pouvait que donner un nouveau regain d'actualité à la politique d'expansion coloniale.

M. Pauliat a très nettement fait ressortir que dès ce jour la politique

Digitized by Google

européenne, devenue essentiellement coloniale, gravita autour de Rome, en raison même du privilège papal que la bulle de Sixte IV avait octroyé aux Espagnols et aux Portugais. On a le droit de dire que la cour de Rome n'a jamais si bien montré la fertilité des ressources de sa diplomatie qu'en devenant une puissance coloniale *in partibus*.

La lutte de François Ier contre Charles-Quint fut d'ordre essentiellement colonial, d'autant plus que ce dernier ayant revêtu la couronne impériale se trouvait disposer des colonies hollandaises des Indes. Le roi de France, voyant qu'il ne pouvait rien obtenir de Rome, n'hésita pas à s'allier avec Soliman.

Le traité de Belgrade, origine du régime des capitulations françaises en Orient, est un fait d'ordre colonial excessivement important. Nous reprenions les idées de Saint-Louis dans le bassin de la Méditerranée, mais avec des moyens différents de ceux du pieux roi.

En politique, il faut voir avant tout le but, on n'a pas toujours le choix des moyens. D'ailleurs François Ier était un colonial puisqu'il chercha à prendre pied en Amérique; c'est à lui que nous devons le Canada.

Quant à Henri IV, ses idées coloniales ressortent nettement d'une des clauses du traité de Vervins, posant le principe que les Français étaient libres de commercer aux colonies, à leurs risques et périls, au delà de la ligne des amitiés.

L'Angleterre entra dans la politique coloniale en flibustière, comme il convenait aux descendants des pirates normands. Elle est d'ailleurs restée fidèle à ses traditions. Alors que toutes les grandes puissances se dépensaient dans l'acquisition pénible de terres lointaines, les Anglais ne s'attachaient nulle part. En revanche, leurs navires pirataient dans l'Atlantique, enlevant les riches cargaisons de puissances coloniales, surtout les galions espagnols. Nos bons voisins ont commencé par enlever des navires — c'était un moyen de se faire la main — plus tard ils enlevèrent des colonies.

Ils se rendirent insupportables à la cour d'Espagne. On peut donc affirmer que l'envoi de l'Invincible Armada en Angleterre est un fait d'ordre colonial. Il fut motivé par le désir de détruire un nid de forbans qui écumaient l'Atlantique comme les pirates barbaresques le faisaient dans la Méditerranée. Mais Philippe II donna à cette expédition un caractère religieux pour s'assurer de l'appui de la papauté qui avait des

Digitized by Google

fidèles en Angleterre. On sait quelle fut l'issue de cette expédition qui marque une date dans l'histoire de la colonisation anglaise.

La Hollande, révoltée contre Philippe II, en profitait pour s'emparer des colonies portugaises, puisque le roi d'Espagne venait de ceindre la couronne du Portugal. Mais les Hollandais, puissance maritime, ne purent conserver leurs possessions des Indes, ils ne gardèrent que les îles néerlandaises où leur marine pouvait agir.

Jusqu'au XVIIe siècle, si l'on en excepte quelques luttes partielles entre Espagnols, Hollandais et Portugais, les puissances européennes ne s'étaient point battues entre elles aux colonies, leurs efforts n'avaient été dirigés que contre les indigènes. Le sort des colonies se régla surtout sur le continent. L'action coloniale était monopolisée dans son exécution par des compagnies à charte dotées de droits régaliens qui pratiquaient largement la politique coloniale d'exploitation.

Dès le XVIIe siècle, les colonies étant mieux connues, les convoitises devinrent plus âpres. Le théâtre de la guerre se déplaça et le sort des colonies se régla sur place.

Dans toutes ces guerres, la marine joua un rôle prépondérant, parce que les colonies ne possédaient de réserves ni en hommes ni en munitions, ni même en vivres. Les flottes de transport devaient donc assurer souvent leur ravitaillement. La tactique maritime consista fatalement pour les escadres à se placer sur les lignes de communications maritimes, afin d'intercepter les services, et de s'emparer des cargaisons envoyées par les colonies dans la métropole. Les batailles navales dérivèrent toutes de mouvements opérés sur les lignes de ravitaillement, et généralement près des colonies qui servaient de points d'appui aux escadres.

Les phases de la guerre coloniale se passèrent donc d'abord sur le continent, puis sur mer, ensuite aux colonies. La monarchie française avait très bien compris qu'il devait en être ainsi. Il suffit de comparer attentivement les chartes des grandes compagnies pour se rendre compte que la couronne cherchait dans l'ordre militaire à exercer sur les compagnies un contrôle de plus en plus direct. Mais les privilèges de ces compagnies étaient tels que le Roi n'était pas le maître.

Les questions de personnes vinrent encore compliquer la situation. On connaît l'antagonisme qui divisait La Bourdonnais, lieutenant général des armées du Roi et Dupleix, agent de la Cie des Indes. C'est ce

Digitized by Google

qui explique que les colonies qui avaient fait de bonne heure retour à la couronne ont pu être conservées, alors que les Indes et le Canada devinrent la proie des Anglais à la suite des traités d'Utrecht et de Paris.

Dès ce jour, nos voisins, transformant leurs méthodes de colonisation, devinrent puissance coloniale territoriale, et leur diplomatie chercha à nous retenir en Europe en nous suscitant des guerres continentales. La guerre de l'indépendance d'Amérique vint prouver aux Anglais que le sentiment national était toujours porté en France vers les questions coloniales.

L'antagonisme de l'Angleterre sous la Révolution, le Consulat et l'Empire, n'eut d'autre raison que le désir de nous enlever nos colonies afin de détruire le sentiment colonial en France. Son alliance avec les puissances du continent s'explique par ce fait qu'elle ne redoutait aucune d'elles dans l'ordre colonial. Les Hollandais venaient de perdre une partie de leurs colonies; les Portugais avaient signé le traité de Methuen et les Russes étaient encore loin des Indes.

Un homme vint heureusement qui comprit quel était le plan de l'Angleterre et qui entreprit de le déjouer : Napoléon Bonaparte.

Le rôle colonial de Napoléon Ier ressort nettement depuis la publication des ouvrages de MM. Vandal, Driault, Marcel Dubois et Terrier, de la Jonquière, etc. Dans l'armée, où l'on professe un culte pour les maximes napoléoniennes, on doit donc devenir colonial, si l'on veut rester fidèle à la mémoire du grand Empereur.

Le plan colonial de Napoléon Bonaparte eût été immanquablement résolu, si la marine française n'avait pas fait faillite. D'ailleurs, la marine étant, de par ses traditions, la protagoniste de la politique coloniale maritime, ne pouvait saisir la portée des combinaisons dans lesquelles elle ne devait être qu'un auxiliaire de la politique coloniale par voie de terre.

L'expédition d'Égypte n'était pour Bonaparte qu'un moyen. Son but était l'Inde, ainsi qu'en fait foi l'envoi des missions militaires envoyées à Mascate, en Perse et aux Indes. On en connaît l'épilogue.

Napoléon empereur reprit les idées de Bonaparte. Le plan de Boulogne échoua par la faute de la marine. Dès ce jour l'empereur ne la fit plus entrer dans ses combinaisons. Il n'eut qu'une idée, gagner l'Asie par terre.

Digitized by Google

Si l'on se reporte aux démarches tentées auprès du sultan de Constantinople, on est fondé à croire que la campagne d'Autriche devait avoir pour conséquence la descente du Danube et la marche vers l'Asie en suivant l'itinéraire d'Alexandre le Grand. Austerlitz serait donc un épisode secondaire du plan colonial de l'empereur. L'Angleterre détourna le danger en amenant la Prusse à une déclaration de guerre.

La campagne d'Allemagne, celle du Niemen, eurent leur épilogue à Tilsitt. Dès lors, Napoléon rêva de s'unir avec le tsar, et l'alliance franco-russe aurait dû avoir pour corollaire la marche vers l'Asie. Les aigles françaises eussent été poussées plus loin que les aigles romaines, et les Français fussent devenus les maîtres du monde. Ce plan colonial était digne du génie qui l'enfanta. Une fois de plus la diplomatie anglaise déjoua ces combinaisons. La retraite de Russie ruina nos espérances.

Après Waterloo, l'Angleterre cessa de trembler. La France passa au second plan dans ses préoccupations coloniales et ce fut vers la Russie que ses regards se dirigèrent. Les premiers incidents de la lutte de l'éléphant contre la baleine se manifestèrent en Asie.

La Restauration et plus tard la monarchie de Juillet firent preuve de timidité en matière coloniale, la question d'Orient seule put les passionner dans une certaine mesure. Les directrices de notre politique coloniale parurent à beaucoup de personnes n'avoir pour objectif que le bassin de la Méditerranée. Nous revenions aux idées de Louis IX, et notre intervention en Égypte et en Algérie le prouve surabondamment.

Le second Empire eut une politique nettement coloniale. Napoléon III avait trop bien étudié l'histoire du fondateur de la dynastie pour ne pas être un colonial convaincu. Toutefois, l'Angleterre parut se désintéresser de notre action en Afrique et en Indo-Chine, les Français lui étant nécessaires pour combattre la Russie qui s'avançait en Afghanistan. La campagne de Crimée en fut la conséquence.

La guerre de 1870 vint paralyser notre action coloniale au moment où elle pouvait être un danger pour l'Angleterre, puisque le sentiment national devenait favorable aux Russes.

La politique coloniale des puissances européennes depuis l'année terrible est trop connue pour que nous ayons besoin d'en indiquer les phases. Grâce à Jules Ferry, la France reprit ses traditions et redevint une grande puissance coloniale.

Digitized by Google

Mais de nouvelles puissances coloniales ont surgi : l'Allemagne d'abord, les États-Unis ensuite, maintenant le Japon, demain peut-être, l'Australasie. A côté de cela les vieilles puissances coloniales : l'Espagne et le Portugal n'existent plus qu'à l'état de souvenir.

Les nouveaux facteurs de la lutte future sont donc faciles à déterminer, puisque les objectifs des guerres à venir seront d'ordre colonial. Plus que jamais la politique coloniale domine le monde. Gilbert a été prophète en écrivant : « Malheur donc aux faibles dans l'avenir, et trois fois malheur s'ils détiennent par héritage, ou à force de labeurs, quelques biens enviables! Malheur à la nation qui allégera son fardeau militaire pour arriver bonne première dans la course à la fortune! Elle aura péché deux fois et méritera double châtiment. »

Pour notre part, depuis dix ans, nous n'avons cessé de prédire que la guerre future serait coloniale. L'Angleterre s'y prépare en nouant des alliances exclusivement coloniales.

Les champs de batailles de demain seront en Asie et en Afrique; le Nil et le Yang-Tsé joueront dans les luttes futures le rôle du Rhin et du Danube dans celles d'hier, et la bataille des nations se livrera en ce plateau d'Iran, berceau de l'humanité.

NED NOLL.

Bibliographie. — GILBERT : *La Guerre sud-africaine.* — MASPERO : *Histoire ancienne des peuples de l'Orient.* — Marcel DUBOIS : *Systèmes coloniaux et peuples colonisateurs.* — P. LEROY-BEAULIEU : *La Colonisation chez les peuples modernes.* — SEIGNOBOS : *Histoire de l'Europe contemporaine.* — DRIAULT : *La question d'Orient.* — PAULIAT : *Les Compagnies de colonisation sous l'ancien régime.* — M. DUBOIS et TERRIER : *Un siècle d'expansion coloniale.* — VANDAL : *Napoléon et Alexandre le Grand.* — BOURGEOIS : *Manuel historique de politique étrangère.* — DE LA JONQUIÈRE : *Expédition d'Égypte.*

Digitized by Google

LE COMMERCE DE MADAGASCAR EN 1901

La sage et intelligente administration du général Gallieni continue à porter ses fruits. Il suffit d'ailleurs pour s'en rendre compte de jeter un coup d'œil sur le développement commercial de la grande île, depuis que la pacification a amené partout la sécurité et la prospérité. Ainsi, en 1896, le commerce extérieur de Madagascar n'était que de 17 millions 1/2 de francs. L'année suivante il dépassait 22 millions 1/2, s'élevait à 26 millions 1/2 en 1898, montait à près de 36 millions en 1899, 51 millions en 1900 et enfin, en 1901, atteignait le chiffre de 55 millions. Ce que l'on remarquera surtout dans le mouvement de ces 6 années c'est que la progression est régulière et continue, coïncidant avec le rétablissement de la tranquillité et l'ouverture des voies de communication. Ce qui est surtout réconfortant dans ce développement du trafic, c'est de constater qu'il profite surtout au commerce français. L'analyse du commerce de 1901, que nous donnons ci-dessous, est sous ce rapport très instructive.

Le commerce général extérieur de Madagascar a atteint, en 1901, le chiffre de 55.008.000 fr., soit 3.913.000 fr. de plus qu'en 1900. Le total de 1899 n'avait été que de 35.963.000 fr.

Les importations sont montées successivement de 27.916.000 fr. en 1899 à 40.470.000 fr. en 1900 et à 46.032.700 fr. en 1901. L'augmentation porte surtout sur les farineux, les tissus, les ouvrages en métaux, les produits et dépouilles d'animaux, les marbres, pierres, terres et combustibles minéraux, les métaux, etc. Il y a diminution pour les boissons, les ouvrages en bois, les animaux vivants, les huiles et sucs végétaux, etc.

Quant aux exportations, qui étaient passées de 8.046.000 fr. en 1899 à 10,623.800 fr. en 1900, elles sont retombées à 8.975.400 fr. en 1901. Cette diminution est due surtout à la difficulté des relations avec la côte orientale d'Afrique, par suite de la guerre anglo-boer; le ralentissement est surtout notable pour les bœufs dont l'exportation au Mozambique et au Natal avait pris une grande extension. Enfin l'exploitation aurifère a été inférieure à celle de l'année précédente, par suite de l'épuisement de certains gisements. Les mesures prises pour empêcher l'exploitation abusive des produits forestiers a causé aussi une restric-

Digitized by Google

tion dans les exportations de caoutchouc, mais le commerce des bois s'est relevé.

Les exportations resteront sans doute stationnaires jusqu'au jour où les exploitations entreprises par les Européens arriveront à la période de rendement sérieux. Néanmoins la fin de la guerre dans le Sud-Afrique va donner un nouvel aliment au trafic, notamment pour l'exportation des bœufs.

La plupart des ports de l'île, excepté Diego-Suarez, Vohémar, Vatomandry, Tulear et Nossi-Bé, sont en augmentation pour les importations. Les exportations ont baissé dans tous les ports, sauf Diego-Suarez, Ste-Marie, Andevorante, Mahanoro et Analalava.

Les principaux produits importés à Madagascar sont : les tissus de coton (11.980.000 fr.), le riz (5.640.000 fr.), les vins ordinaires (2.542.000 fr.), les ouvrages en métaux (2.070.000 fr.); viennent ensuite les eaux-de-vie, la farine, les métaux, la ferronnerie, les chaux et ciments, pour un chiffre supérieur à 1 million de francs.

Les exportations consistent surtout en poudre d'or (3.060.900 fr.), en raphia (1.955.700 fr.), en bœufs (812.000 fr.), en peaux (788.600 fr.), en caoutchouc (667.000 fr.), en cire (649.700 fr.), légumes secs, vanille, bois, etc.

La France et nos colonies ont importé à Madagascar pour 42 millions 1/2 de produits sur les 46 millions du total des importations; l'augmentation est de près de 6 millions depuis un an et dépasse à elle seule l'augmentation totale des exportations de 1901 sur 1900. C'est un fort beau résultat. Les autres pays importateurs se classent ainsi : Angleterre et colonies (1.637.700 fr.), Allemagne (521.000 fr.), Côte d'Afrique (568.000 fr.), Suède et Norvège (449.000 fr.), etc. Il y a diminution sur 1900 pour l'Angleterre, l'Allemagne et la Côte d'Afrique. La houille constitue plus de la moitié (879.000 fr.) de l'importation anglaise.

Les exportations malgaches ont été dirigées surtout vers la France et ses colonies (6.482.700 fr.), l'Allemagne (1.340.700 fr.), la Côte d'Afrique (595.000 fr.), l'Angleterre et ses colonies (460.000 fr.), etc.

Les importations par navires français se sont élevées à 41.507.600 fr. et les exportations par même pavillon à 7.132.600 fr. Ainsi donc, non seulement la plus grosse partie du mouvement commercial de Madagascar se fait avec la France, mais elle se fait aussi presque entièrement sous pavillon français.

Digitized by Google

Dans les divers ports de la colonie, il est entré 4.900 navires français en 1901, jaugeant 1.066.715 tonneaux, 1.552 anglais avec 64.295 t., 118 allemands avec 49.921 t., etc.; au total 6.713 navires et 1 million 228.621 t. Les tonnages les plus forts sont ceux des ports de Tamatave (226.141 t.), Diego-Suarez (203.845 t.), Majunga (165.327 t.) et Nossi-Bé (126.035 t.).

Dans le commerce total de l'île, exportations et importations réunies, les principaux ports se classent comme suit : Tamatave (21.462.000 fr.), Majunga (9.546.000 fr.), Diego-Suarez (8.234.000 fr.), Mananjary (4.909.000 fr.), Vatomandry (3.306.000 fr.), Nossi-Bé (2.927.000 fr.), Andevorante (1.869.000 fr.), Ft-Dauphin (783.000 fr.), Tuléar (727 000 fr.), etc.

Comme l'indiquent fort bien les chiffres du dernier exercice commercial de Madagascar, la caractéristique de celui-ci est la part de plus en plus prépondérante de la France, tant à l'exportation qu'à l'importation. Nous avons là une colonie qui est réellement française et où nos concurrents voient sans cesse se restreindre leur part. Nous pouvons être fiers de ce résultat et de l'œuvre du général Gallieni.

M.

LE PORT DE BRÊME

L'essor considérable de l'Allemagne au point de vue maritime n'est plus maintenant ignoré de personne. On sait surtout qu'Hambourg, grâce à des travaux et à des facilités de toutes sortes, est devenu le premier port du continent et le second port de l'Europe, venant aussitôt après Londres. On connaît moins le développement parallèle, quoique moins important, du port de Brême; nous avons déjà eu l'occasion d'en parler (1), mais nous trouvons, sous la signature de *M. Georges Rossignol* (2), un excellent travail permettant de se rendre encore mieux compte des progrès de Brême et des ports du Weser.

Rappelons tout d'abord que les Allemands ont consacré, de 1888 à 1901, c'est-à-dire en 13 ans, plus de 610 millions de francs pour perfectionner leurs voies de navigation intérieure et leurs ports, dont 375 millions, soit plus de la moitié, ont été affectés à Hambourg. Aussi,

(1) Voir *Rev. Fr.* 1898, p. 100 et 1899, p. 600.
(2) *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux.*

Digitized by Google

la flotte marchande germanique est passée de 81.994 tonnes en 1871 à 2.159.000 t. en 1901.

Le port de Brême a vu son commerce décupler depuis 50 ans. Ses importations sont passées de 105.858.000 marks vers 1850 à 657.225.000 marks vers 1889 et à 1.100.696.000 marks en 1900. Ses exportations ont subi une progression parallèle, montant de 92.091.000 marks vers 1850 à 618.631.000 vers 1889 et à 1.051.785.000 marks en 1900. En laissant de côté le mouvement fluvial du Weser supérieur et le mouvement terrestre, il reste plus de 794 millions à l'importation et de 461 millions à l'exportation pour le commerce maritime seul. Ce dernier atteint 5.032.000 tonnes de registre, ce qui place désormais Brême avant Bordeaux et le Havre, qui n'atteignent respectivement que 1.059.000 et 2.186.000 t.

Brême cependant n'est pas aussi commode d'accès que le port de Hambourg. Sur les 74 kilomètres qui séparent Brême de la mer, la profondeur est seulement de 3m, 50 aux plus faibles marées et jamais elle ne dépasse 6 m. en vives eaux (1). Brême n'a pas non plus de voie fluviale comparable à l'Elbe et par suite pas d'hinterland commercial pareil à celui de Hambourg. Malgré ce peu d'avantages, cette ville, grâce à l'énergie de ses habitants, jouissant de grandes libertés locales, a pris un développement énorme. Brême n'a pas cherché à donner au Weser maritime les grandes profondeurs nécessaires aux transatlantiques. Les travaux actuels n'ont pour but que le creusement d'un nouveau bassin à flot avec grand avant-port et chantier de construction et l'aménagement d'un vaste dock flottant, qui sera terminé le 1er octobre 1902. Ces travaux obvieront à l'insuffisance des bassins de radoub actuels, qui forcent beaucoup de gros navires à décharger à Bremerhaven. Le nouveau dock aura 110 m. de long, 25 m. de large et une capacité de charge de 7.000 t.; il pourra être prolongé jusqu'à 200 m.

Les ports brêmois sont au nombre de 6 : Bremerhaven (20.315 hab.), Brême (163.297), Geestemünde (20.113), Brake, Nordenham et Vegesack; la moitié d'entre eux sont en dehors de l'État de Brême; ce dernier ne compte, avec Bremerhaven et Vegesack, que 257 kilom. carrés et 224.882 habitants. Geestmünde est sur territoire prussien, Brake et Nordenham appartiennent au duché d'Oldenbourg. Sur les 2.494.059 t.

(1) A Bordeaux, les navires de 6m,75 de tirant d'eau peuvent monter par les plus faibles marées.

Digitized by Google

entrées en 1900 dans les ports du bas Weser, 1.271.896 t. sont entrées à Bremerhaven, 895.809 t. à Brême, 167.670 à Geestmünde, 107.402 à Brake, 38.845 à Nordenham et 3.437 à Vegesack. Le port de Bremerhaven date de 1827; on y a creusé des bassins de 9m, 50 de profondeur et on y a dépensé 30 millions de francs en 14 ans.

Les ports brêmois ont pris surtout leur développement depuis l'entrée de la ville hanséatique dans le Zollverein, le 15 octobre 1888; en même temps, Brême, Bremerhaven et Geestemünde étaient déclarés ports francs. Leurs entrepôts reçoivent beaucoup de marchandises (riz, pétrole, cotons, tabacs, laines, etc.), destinées à être réexportées. Le port franc de Brême-ville est situé sur la rive droite du Weser et en aval; il comprend un bassin de 91 hectares, de 2 kilom. de long, 120 m. de large, 6m, 80 de profondeur, avec de grands entrepôts et magasins.

Au 1er janvier 1901, la flotte marchande brêmoise comptait 269 vapeurs de 374.318 t. de registre nettes, et 133 voiliers de 167.478 t.; sur l'année précédente, on constate une augmentation totale de 66.033 t. La flotte brêmoise a autant d'importance à elle seule que la moitié de la flotte marchande française. Les principales compagnies d'armement sont : la *Hansa*, l'*Argo*, le *Neptune*, le *Triton* et surtout le *Norddeutscher Lloyd*.

L'*Argo* possède 4 steamers de 800 à 1.000 tonnes affectés au service entre Cologne et St-Pétersbourg; cette Cie possède aussi des vapeurs établissant des relations directes entre Cologne et Palerme. Une autre ligne brêmoise (18 vapeurs de 350 à 800 t.) part du Rhin inférieur et dessert les ports de la mer du Nord et de la Baltique jusqu'à Riga. Le *Norddeutscher Lloyd*, à la tête d'un capital de 140 millions de francs (la *Hamburg-America* n'en a que 90) est parvenu en quelques années à devenir la plus grande compagnie de navigation du monde entier. Il possède 63 vapeurs de 366.282 t. en service international et 40 vapeurs de 58.193 t. en service côtier, en Indo-Chine. Il a en construction 7 vapeurs de 73.000 t. (dont 2 nouveaux vapeurs à grande vitesse, le *Kronprinz-Wilhelm* et le *Kaiser-Wilhelm II* et pour son service indo-chinois 5 navires de 5.350 t.). En 1903, il aura ainsi, en y comprenant ses 35 vapeurs de rivière et ses 116 chalands, un total de 540.119 t., soit presque le chiffre de toute la flotte marchande de la Russie. La *Lloyd* vient encore de commander 6 nouveaux vapeurs de 7 à 8.000 t. Notons enfin que le *Lloyd* a servi à ses actionnaires un dividende de 8 1/2 0/0

Digitized by Google

en 1900 et que les Cies *Hansa* et *Neptune* atteignent même des dividendes de 14 et 12 0/0. Quelle différence avec les maigres dividendes que donnent en France la plupart des compagnies maritimes!

La vive impulsion donnée à la navigation a eu sa répercussion sur les constructions navales. Cinq chantiers brêmois sont en activité : *John C. Tecklenborg* à Geestemünde; *C. Seebek* et *Rickmers*, tous deux à Bremerhaven; le *Bremer Vulcan* à Vegesack; enfin l'*Actiengesellschaft Weser* à Brême. Depuis 1890, ces chantiers ont livré au seul *Norddeutscher Lloyd* 48 vapeurs et 2 navires-écoles à voiles, jaugeant ensemble 133.000 t. et valant 48 millions de marks. Le dernier grand vapeur livré, le *Chémnitz*, mis à flot le 27 novembre 1901, a 136 m. de long; il cale 8m, 6 et son déplacement est de 14.000 t.; il est destiné au service de New-York. Un voilier, actuellement en construction au chantier de Tecklenborg pour la maison Lacisz, de Hambourg, dépassera avec ses 5 mâts le fameux 7 mâts construit aux États-Unis; il jaugera 8.000 t. et en déplacera 12.000.

Le pavillon allemand couvre près des 3/5 des marchandises qui passent à Brême et aux ports du Weser; le pavillon anglais n'y entre que pour 1/5 et est en baisse (623.881 t. en 1898 et 501.620 t. en 1900); quant au pavillon français, il ne vient qu'au 9e rang après la Norvège, le Danemark, la Suède, la Hollande, la Russie et l'Autriche-Hongrie. Nous ne figurons à l'entrée qu'avec 11 navires de 8.467 t.; à l'importation, nous figurons surtout pour les vins (2.282.440 marks), le champagne, les spiritueux, les prunes.

Le Weser est cependant très mal pourvu au point de vue naturel pour un trafic si important. Aucun de ses affluents, pas même l'Aller, n'est navigable. Deux maigres canaux s'embranchent sur le Weser, en aval de Brême, et le relient à l'Elbe, en aval de Hambourg; l'un unit la Hamme, affluent de droite de la Wümme, à l'Oste, du bassin de l'Elbe; l'autre unit la Geeste au canal de Hadele, qui tombe dans l'estuaire de l'Elbe. On projette maintenant de relier le Weser au *Mittelland Kanal* projeté; il faudra canaliser le Weser depuis Hameln, à 64 m. au-dessus du niveau de la mer, jusqu'à Brême; le chenal aura 236 kil. et coûtera 62 millions de marks, dont 40 payés par l'État de Brême. Ces projets nous font voir que le développement des ports du Weser n'est pas arrivé à son apogée et qu'un grand avenir lui est encore réservé.

P. B.

Digitized by Google

LA GUERRE AU TRANSVAAL

LES RAPPORTS SUR SPION KOP

On n'a pas oublié la tentative malheureuse faite par le général Buller pour délivrer Ladysmith, tentative qui aboutit à la défaite de Spion Kop, dont la *Revue Française* a publié le récit (1). Des rapports du War Office ont fait connaitre depuis peu combien était grand le désordre qui régnait dans la direction des opérations anglaises. Avant d'exposer ces documents, il convient de rappeler en quelques lignes la marche des opérations.

Le général Warren était chargé par le général en chef Buller de conduire les opérations dirigées contre les Boers barrant la route de Ladysmith, dont on voulait tourner les positions à l'ouest. Le 19 janvier 1900, Warren, qui a passé la Tugela, dessine son mouvement enveloppant sur Acton Homes. Mais comme il faut passer au pied des hauteurs occupées par les Boers, il trouve la manœuvre dangereuse et modifie son plan d'attaque en vue d'enlever de vive force les hauteurs de Tabamyama. Les 21, 22, 23, les Anglais avancent lentement, tout en reconnaissant le terrain où ils découvrent de plus en plus des lignes de retranchements. Warren décide alors le 23 de reporter l'attaque plus à droite et d'enlever le plateau de Spion Kop, considéré comme la clef de la position. Buller approuve.

Le 23 janvier au soir la brigade Woodgate commence l'ascension, débouche sur le plateau de Spion Kop au lever du jour et en chasse de faibles détachements boers. Mais au lieu de poursuivre leur succès favorisé par le brouillard les Anglais se mettent à creuser des tranchées. Pendant ce temps les Boers renforcés attaquent à leur tour. Le général Woodgate est blessé grièvement; le colonel Crofton, qui le remplace, demande des renforts. Le commandement passe ensuite au colonel Thorneycroft, tandis que le colonel Hill réclame de son côté la conduite des opérations. Warren est resté en bas de la montagne et Buller de l'autre côté de la Tugela.

Pressé de plus en plus par les Boers, dont l'artillerie non contrebattue couvre ses soldats de projectiles, le colonel Thorneycroft, qui ne reçoit pas d'ordres, ni d'artillerie, prend le parti d'évacuer le plateau à

(1) Avril 1900, p. 219, avec carte.

Digitized by Google

la nuit. En redescendant il rencontre des troupes de renfort; mais il est trop tard, la journée est perdue.

Tous les efforts de cette campagne de 8 jours sont anéantis. Les Anglais y ont perdu 307 tués, 1.075 blessés, 347 prisonniers. Quant aux Boers leur victoire leur coûte 51 tués et 120 blessés.

Dans son ouvrage très documenté sur la guerre (1) le c^t Bujac, dont on connaît la compétence en la matière, juge assez sévèrement la conduite de l'état-major britannique. Le colonel Thorneycroft ne reçoit des généraux ni avis, ni conseils; il ignore les projets du lendemain et agit comme il peut. Buller décharge sa responsabilité sur Warren. Ce dernier a eu le tort de ne pas se rendre sur les lieux où sa présence efficace aurait mis de l'unité dans le commandement et arrêté le désarroi. Celui-ci est tel que le général Coke se rendant à l'appel de son chef, croit devoir passer le commandement au colonel Hill, le plus ancien officier après le colonel Crofton blessé. Il ignore que le colonel Thorneycroft en a été investi. « On ne saurait imaginer, dit le c^t Bujac, plus inextricable trouble, plus coupable négligence de nouer les liens tactiques! »

On verra par les documents ci-dessous, que si Buller n'exerçait pas le commandement direct, Warren, qui en avait été revêtu, l'avait lui-même partagé en trois et qu'en réalité la responsabilité n'existait nulle part. Par suite le désordre était extrême et les divers corps si enchevêtrés les uns dans les autres, qu'on ne trouva pas d'autre moyen de remettre de l'ordre que de battre en retraite. Si les Boers avaient profité de leur succès pour poursuivre sans trêve un ennemi aussi désorganisé, la Tugela aurait pu devenir une nouvelle Bérésina pour les Anglais.

Voici les principales dépêches concernant Spion Kop.

Commentaires de Lord Roberts (du 13 fév. 1901).

« Sir Redvers Buller dans la note dont il accompagne le rapport de sir Ch. Warren critique la manière dont sir Warren a exécuté les ordres qu'il avait reçus. Dans l'impossibilité de savoir si ces ordres étaient exécutables, on peut toutefois objecter que sir Buller aurait dû intervenir promptement lui-même s'il ne se voyait pas bien compris, et si la situation lui paraissait compromise. Les raisons qu'il donne pour expliquer sa non-intervention ne sont pas admissibles. »

(1) *Précis de campagnes contemporaines : Afrique australe.* Un fort vol. in-8°, avec 50 cartes ou croquis. Lavauzelle, éditeur.

Digitized by Google

Dans la dépêche de sir R. Buller du 30 janvier, nous trouvons cette phrase qui n'avait pas été publiée jusqu'ici, et qui tend à expliquer le mouvement de retraite en deçà de la Tugela :

« Les dispositions prises par le général Warren avaient amené la confusion de toutes les brigades les unes dans les autres, et rendu notre position très dangereuse. »

Ordres donnés pour la marche et la disposition des troupes.

Il faut ajouter ce qui suit à la dépêche du général Warren du 29 janvier :

« J'ai oublié de dire que dans l'après-midi du 22 le commandant en chef proposa d'attaquer l'ennemi sur notre flanc gauche le soir même. D'accord avec les autres officiers généraux, je trouvai l'opération hasardeuse : nous risquions de ne pouvoir conserver nos positions, et la journée était trop avancée pour pouvoir mener l'affaire jusqu'au bout. »

La dépêche ci-dessus est accompagnée de ce commentaire de sir R. Buller :

« J'ai toujours proposé au général Warren d'attaquer la droite de l'ennemi, qui était faible et mal organisée ; mais n'ai jamais dit de le faire à la hâte et sans avoir pris les mesures nécessaires. »

Sir R. Buller accompagne le rapport de sir Warren qu'il adresse au secrétaire d'État des notes suivantes :

30 janvier.

« J'avais tout discuté avec sir Warren, avant son départ ; nous étions d'accord sur le plan à suivre ; et malgré cela il n'a jamais essayé de l'exécuter. Au lieu d'attaquer, il a perdu deux jours à faire passer ses bagages et a permis à l'ennemi de recevoir des renforts. Le 19, il opère une attaque, remporte un avantage marqué, et au lieu de profiter de cet avantage, divise ses forces et confie au général Clery un commandement à part.

Le 21 je trouve sa droite en avance sur sa gauche, toute son artillerie massée à droite sur un étroit espace, et sa gauche sans protection. Je dus l'avertir que de ce côté précisément l'ennemi avait reçu un renfort d'au moins 2.500 hommes, et qu'il eût à mieux répartir son artillerie. Mais il avait divisé ses troupes en trois commandements indé-

Digitized by Google

pendants les uns des autres, et il faut croire, indépendamment de lui-même, car il me répondit qu'il ne pouvait déplacer aucune des batteries sans le consentement du général Clery.

Les jours passèrent sans que le général Warren profitât de sa situation si bien que l'ennemi qui ne comptait que 600 hommes le 16, en avait au moins 15.000 le 23. Les lenteurs de sir Warren nous avaient fait perdre toutes nos chances.

Cet officier me paraît bon pour exécuter un ordre donné, mais incapable d'exercer un commandement supérieur.

Le 10, j'aurais dû prendre le commandement moi-même ; j'ai eu tort de ne pas le faire. Mais j'ai craint de discréditer le général Warren dans l'esprit de ses soldats ; je me suis dit que si je venais à être tué, et qu'il eût à battre en retraite et à retraverser la Tugela avec des troupes qui n'auraient plus confiance en lui, les suites risquaient de devenir désastreuses. Je laisse aux autorités supérieures à juger la valeur de mes raisons d'agir. En tous cas je suis convaincu que nous avons perdu une belle occasion le 17. »

Rapport du colonel Thorneycroft adressé au général Warren, sur l'occupation et l'évacuation de Spion Kop.

Trichard's Drift, 26 janv.

Le 23 janvier 1900, au soir, je rejoignis 18 officiers et 180 hommes composés de l'infanterie montée Thorneycroft, le 2e bataillon des fusiliers Lancashire, le 2e bataillon du Royal Lancaster et une demi-compagnie des Royal Engineers, le tout sous les ordres du général Woodgate. A 9 heures du soir, nous nous avançâmes sur Spion Kop. Je conduisais la marche, à la tête de quelques hommes ; en atteignant le premier plateau, on reforma les rangs et on continua d'avancer. L'espace devenant plus large, je disposai l'infanterie Thorneycroft en ligne ; le reste des hommes se forma de même, en lignes successives. En abordant la dernière pente nous fûmes tout à coup attaqués, et mes hommes suivant mes ordres, se couchèrent à terre.

Quand je jugeai que les Boers devaient avoir épuisé leurs magasins de cartouches, je commandai la charge ; un officier à ma gauche en fit autant et à 4 heures nous étions maîtres de la crête et nous nous arrêtions pour nous reformer en ligne. Nous avions eu 12 hommes blessés.

Sur l'ordre du commandant en chef, les hommes creusèrent une

Digitized by Google

tranchée et élevèrent un épaulement, aussi bien que le permettait le terrain rocailleux ; le brouillard et l'obscurité étaient aussi une gêne pour bien choisir l'emplacement.

A 4 h. 30 légère escarmouche, de courte durée ; puis, les Boers sortant en nombre de leur camp abrité dans un creux sur l'autre versant de la colline et caché par le brouillard, la fusillade recommença pour devenir très vive de part et d'autre vers 8 heures, au moment où le brouillard se leva. A ce moment, les Boers mirent en batterie 3 canons et 1 Maxim-Nordenfelt et balayèrent tout le plateau de leurs schrapnels. Dès le début de l'action, le général Woodgate fut blessé ; le colonel Blomfield prit le commandement mais fut blessé à son tour. A ce moment, je dirigeais les mouvements de l'infanterie montée Thorneycroft ; j'envoyai des renforts à notre première ligne de tirailleurs qui se trouvait en avant de la tranchée. Je reçus avis du général Warren par héliographe d'avoir à prendre le commandement. J'utilisai tous les hommes disponibles à renforcer les flancs menacés par l'ennemi et à combler les vides causés par le feu. Le combat devenait de plus en plus vif ; les Boers gagnaient du terrain. Deux fois nos hommes sortirent de leurs retranchements et les repoussèrent, mais durent rentrer dans leurs abris, tandis que notre gauche maintenait sa position avancée.

Les Boers s'approchant de notre centre et de notre droite, quelques hommes de ce côté sortirent de la tranchée en levant les mains ; sur quoi 3 ou 4 Boers firent signe à leurs camarades d'avancer. J'étais le seul officier dans la tranchée vers la gauche ; je me levai et criai aux Boers que j'étais le commandant et que nous ne nous rendions pas. Puis pour éviter toute discussion, j'ordonnai à tous les hommes de me suivre et me retirai un peu peu plus loin à l'abri de quelques rochers. En arrivant là je vis s'avancer une compagnie du régiment de Middlesex; avec leur aide je repartis en avant et réoccupai la tranchée. Les autres compagnies de Middlesex arrivant, je pus redevenir maître de toute ma ligne.

A notre gauche, les hommes renforcés par l'infanterie légère, avaient maintenu leur position, malgré le feu d'artillerie des Boers. Les Scottish Rifles étant survenus, je voulus les placer en ligne ; mais une discussion s'éleva entre leur chef et moi pour savoir qui de nous deux avait le commandement supérieur ; et cet officier redescendit la colline pour demander des instructions au général Talbot Coke, pendant que

Digitized by Google

je continuais à diriger les opérations. Ce fut le colonel Hill qui fut désigné par le général Coke comme commandant supérieur, mais je ne pus rencontrer cet officier.

Les Boers, maîtres de disposer leur artillerie à leur gré, puisque nous n'en avions aucune à leur opposer, mirent en batterie 5 canons et 2 Nordenfelts et balayèrent le plateau dans tous les sens.

Le soir arrivant, il fallut prendre une détermination ; d'accord avec le commandant des Scottish Rifles et le colonel Crofton, je jugeai la place intenable, et donnai ordre aux troupes de se retirer dans un col de la montagne, à l'abri d'un pli de terrain où était installée l'ambulance, ce qui fut exécuté malgré le feu de l'ennemi. Faute de porteurs, je fus obligé d'abandonner un grand nombre de blessés sur le champ de bataille.

Ma décision de battre en retraite fut motivée par les raisons suivantes :

1° La supériorité de l'artillerie ennemie qui ne nous aurait même pas permis de mettre la nôtre en position ;

2° L'incertitude où j'étais de savoir si on m'enverrait le lendemain matin de l'artillerie autre que de l'artillerie de campagne, laquelle ne pouvait tenir contre les pièces à longue portée des Boers ;

3° Le manque absolu d'eau et de provisions ;

4° La difficulté de me retrancher sur le sommet de la colline, faute de pelles en nombre suffisant, et à cause du terrain rocailleux ;

5° Enfin il ne me paraissait pas possible de nous maintenir sur la colline, à moins de réduire l'artillerie boer au silence, et à cela il n'y avait pas à songer.

Le lt Winston Churchill arriva quand les troupes avaient déjà opéré leur mouvement de retraite.

Rapport du général Coke.

Il est d'avis qu'il y a déjà trop d'hommes entassés sur le sommet de la colline, et suspend l'envoi de nouvelles troupes ; puis, sur la demande du colonel Hill, envoie l'Infanterie légère Impériale.

Persuadé que ses forces continueraient à maintenir leurs positions jusqu'au lendemain, il se retire du côté de ses réserves, et apprend que pendant la nuit, par suite d'ordres contradictoires, les troupes sont redescendues de la colline.

Digitized by Google

PERTES ANGLAISES PAR COMBAT

Dans sa précédente livraison, la *Revue Française* a fait connaître l'ensemble des pertes anglaises pendant la durée de la guerre. Le tableau ci-dessous indique la répartition de ces pertes dans les principaux combats, en tués, blessés (non compris les blessés prisonniers), prisonniers ou disparus, d'après les chiffres officiels. Les blessés morts depuis n'y figurent pas. Ces pertes sont incomplètes, le War Office n'ayant pas donné le nombre des prisonniers de plusieurs affaires.

		Combats	Tués	Blessés	Prisonniers	Total
1899	20 oct.	Dundee. . . .	54 (dt 8 of.)	95 (11 of.)	321 (25 of.)	470 (44 of.)
—	21 —	Elandslaagte. .	55 (5 —)	199 (30 —)	4 (»)	258 (35 —)
—	30 —	Nicholson's Nek	63 (6 —)	254 (9 —)	968 (43 —)	1.285 (58 —)
—	23 nov	Belmont. . . .	53 (3 —)	245 (25 —)	» »	298 (28 —)
—	25 —	Enslin	17 (3 —)	168 (6 —)	9 (»)	194 (9 —)
—	30 —	Modder River .	70 (4 —)	413 (20 —)	2 (»)	485 (24 —)
—	10 déc.	Stormberg. . .	28 (»)	58 (7 —)	633 (13 —)	719 (20 —)
—	11 —	Magersfontein.	205 (23 —)	690 (45 —)	76 (»)	971 (68 —)
—	15 —	Colenso. . . .	147 (7 —)	762 (43 —)	197 (21 —)	1.196 (71 —)
1900	17-24 jer	Spion Kop. . .	324 (30 —)	1.013 (53 —)	303 (4 —)	1.740 (87 —)
—	5-7 fév.	Vaal Krantz. .	26 (3 —)	343 (17 —)	5 (»)	374 (20 —)
—	16-27 —	Paardeberg . .	271 (18 —)	1.210 (74 —)	59 (6 —)	1.540 (98 —)
—	15-18 —	Monte-Christo .	14 (1 —)	188 (8 —)	4 (»)	206 (9 —)
—	19-27 —	Ladysmith ** .	265 (22 —)	1.621 (91 —)	4 (1 —)	1.892 (114 —)
	10 mars	Driefontein . .	63 (5 —)	361 (19 —)	2 (»)	426 (24 —)
—	31 —	Sanna Post . .	21 (3 —)	138 (16 —)	421 (18 —)	580 (37 —)
—	3-4 avr.	Reddersburg. .	12 (2 —)	35 (2 —)	405 (8 —)	452 (12 —)
—	11 juil.	Uitval's Nek. .	19 (3 —)	56 (3 —)	190 (4 —)	265 (10 —)
—	13 déc.	Nooitgedacht. .	74 (9 —)	186 (7 —)	342 (15 —)	602 (31 —)
1901	29 mai	Vlakfontein . .	61 (6 —)	127 (4 —)	6 (3 —)	188 (13 —)
—	17 sept.	Blood River P.	21 (2 —)	35 (4 —)	240 (7 —)	303 (13 —)
—	30 —	Mœdwill . . .	55 (4 —)	142 (23 —)	? ?*	?197 (27 —)
—	30 oct.	Brakenlaagte. .	66 (7 —)	165 (16 —)	? ?*	?232 (23 —)
—	25 déc.	Tweefontein. .	58 (6 —)	84 (9 —)	250 (6 —)	392 (21 —)
1902	25 fév.	Klerksdorp . .	59 (5 —)	132 (7 —)	? ?*	?191 (12 —)
—	7 mars	Klip Drift. . .	82 (4 —)	153 (9 —)	? ?*	?235 (13 —)
—	31 —	Boschbult . . .	25 (3 —)	146 (17 —)	» »	171 (20 —)
Siège de Ladysmith		Assaut (16 jer). .	178 (14 —)	320 (33 —)	2 (»)	500 (47 —)
		Autres pertes. .	66 (6 —)	316 (36 —)	12 (»)	394 (42 —)
		Total	244 (20 —)	636 (69 —)	14 (»)	894 (89 —)
Siège de Kimberley			38 (2 —)	139 (15 —)	4 (1 —)	181 (18 —)
Siège de Mafeking			69 (5 —)	162 (10 —)	42 (1 —)	273 (16 —)

* Le nombre des Anglais prisonniers dans ces combats n'a pas été officiellement indiqué.

** Marche de Buller pour délivrer Ladysmith.

Digitized by Google

C'est à Spion Kop que les Anglais ont perdu le plus de monde (1740), en dehors des 8 jours d'opérations qui ont amené la levée du siège de Ladysmith et où les pertes furent de 1892. C'est à Spion Kop qu'ils eurent le plus de tués (324), dans la marche sur Ladysmith et à Paardeberg le plus de blessés (1621 et 1210), à Nicholson's Nek le plus de prisonniers (968), à Sanna Post le plus de canons capturés (7).

Les officiers durent souvent payer de leur personne et furent décimés en maints combats. C'est dans la marche sur Ladysmith et à Paardeberg que leurs pertes furent le plus élevées (114 et 98). C'est à Spion Kop puis à Magersfontein qu'ils eurent le plus de tués (30 et 23), dans la marche sur Ladysmith et à Paardeberg le plus de blessés (91 et 74), à Nicholson's Nek le plus de prisonniers (43).

D'après le *Times*, le *quantum* pour mille des pertes en officiers a été le suivant pour les trois années de la guerre.

Tués ou morts de blessures :	1re année :	71,48;	2e : 21,94;	3e : 32,63
Morts de maladie :	—	29,08;	— 15,03;	— 16,40
Totaux :	—	100,37;	— 36,97;	— 49,03

Il en résulte que les pertes des officiers, au feu, ont été plus élevées dans la 1re et dans la 3e période de la guerre. Par contre, les pertes par les maladies, après avoir diminué pendant la 2e période, sont restées à peu près stationnaires pendant la 3e.

Pour la troupe, les pertes au feu ont été beaucoup moindres, mais plus fortes par maladies, comme l'indique le *quantum* pour 1000 :

Tués ou morts de blessures :	1re année ;	19,62;	2e : 10,87;	3e : 11,13
Morts de maladie :	—	31,07;	— 20,56;	— 18,74
Totaux :	--	50,69;	— 31,43;	— 29,87

Si les pertes des Anglais ont été élevées pendant la 1re période de la guerre, cela provient de leur tactique de marcher en rangs serrés et comme à la parade, à l'attaque des positions Boers. Dès que cette manière d'opérer eut fait place à une tactique plus en rapport avec le perfectionnement des armes modernes et à la marche à couvert, la proportion des pertes diminuait. Après la transformation de la guerre régulière en guerre de guérillas, les Boers refusèrent fréquemment d'engager le combat quand ils n'y voyaient pas d'avantage. Les pertes anglaises furent moins élevées, mais les troupes britanniques s'usèrent davantage en marches et contre-marches presque toujours sans résultats appréciables.

C. DE LASALLE.

Digitized by Google

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

Le lt *Tilho*, depuis peu rentré en France, a exploré le haut Dahomey, où il était commandant de cercle, d'octobre 1899 à janvier 1902. Ses itinéraires s'étendent en aval de Bikini jusqu'à Dolé et en amont de Bikini jusqu'à Sorbo Haoussa. Il a exécuté la topographie du Dendi et du cercle de Say. Les déserts du Dendi sont des plateaux couverts d'une épaisse brousse, où les chasseurs de fauves ne s'aventurent pas au delà de 15 kilomètres des rives de l'Alibori et de la Mekrou, affluents de droite du Niger; ces rivières ne sont pas navigables, de même que le Kokigorou. Sur la rive gauche, un désert de 30 kil. de large sépare le fleuve du Dallol Foga. Dans la résidence de Say, les affluents de droite, Tapo, Diamangou, Goroubi ne sont que des torrents alimentés par des sous-affluents, qui bordent des villages de pasteurs peuhls. Cette région est plus habitée que le Dendi mais, sur la rive gauche, il n'existe pas de rivière au delà du Dallol Bosso; on ne rencontre que des vallées à sec (Kirtachi, Banigoumbou, Zoukouara).

Le lt von *Stein* (XXVII, p. 53) a écrit de la station de N'Goko, pour donner des détails sur son voyage de retour de la Station de Yukaduma au N'Goko. Parti de Yukaduma le 4 novembre 1901, il se dirigea vers le Dja, en passant par Duluku. Les *kickxias* abondent dans la région et y sont bien exploités. Presque tous les villages ont des provisions de caoutchouc. Le nouveau poste que la Ste du Sud-Kameroun a créé à Duluku a réuni un stock de 1.500 kilogr., en moins de 2 mois. Les porteurs s'offrent de plus en plus, à des conditions avantageuses. Les indigènes fabriquent de petits couteaux qui permettent de saigner les arbres jusqu'à une hauteur de 5 mètres.

L'explorateur s'arrêta 2 jours à Duluku pour envoyer à Mulundu, des recrues Bertuas conduites par un sous-officier et chargées d'ivoire. Chez Mota, chef des Pomesalé, le lt von Stein fut bien reçu (11 nov.). Le lendemain, il franchit la Bumba (50 m. de large, 5 à 6 m. de profondeur), à quelques lieues de ses chutes. Sur la rive droite est une vaste forêt vierge qu'il fallut 14 jours pour traverser. A l'intérieur de la forêt

Digitized by Google

se trouve le village récent de Momoe, que l'expédition traversa; elle atteignit ensuite Goma-Goma, résidence du chef Bishuoa. Les forêts de cette région, concédées à la Ste du Sud-Kameroun, sont riches en *kickxias*. La crue des eaux du Dja ayant obligé l'expédition à modifier son itinéraire, cette dernière quitta Bishuoa le 18 novembre, conservant un excellent souvenir du bon accueil des indigènes. On se dirigea vers le confluent du Dja et de la Bumba et l'on suivit cette dernière rivière jusqu'au 23 novembre. Le pays était inondé : on constata souvent 1 m. et même 1m 50 d'eau. Le Bök, quoique très profond et large de 50 à 100 mètres, n'est pas navigable, car il est obstrué de rapides et de chutes. La forêt qu'il traverse est riche en *kickxias* et renferme beaucoup d'éléphants. Le 19 novembre, le Lt von Stein rencontra une tribu de Pangwé ou Fang qui, chassés par la guerre, avaient immigré dans le pays. Le chef de ces Fang a demandé aux Allemands l'autorisation de s'établir sur le Dja. Le 23, la mission arriva à une chute du Bök et, par Bidamasule, atteignit Ganganga, village visité par le Dr Plehn, en aval des chutes du Dja. A ce moment arrivait en ce point le petit steamer de la Ste du Sud-Kameroun. L'expédition se termina par la reconnaissance du pays compris entre Bangandu et le Dja.

Le capitaine *Ch. Lemaire*, chargé à la fin de 1897 par le gouvernement de l'État du Congo de reconnaître le Katanga, la partie du territoire congolais voisine du haut Zambèze et le pays s'étendant de N'Tenké au lac Dilolo, a rendu compte de son exploration à la Société de géographie de Paris. Il a traversé l'Afrique des bouches du Zambèze à l'estuaire du Congo, de 1898 à 1900, comme la *Revue Française* l'a relaté (t. XXVI, p. 115), accompagné d'un détachement de 60 soldats, et ayant pour collaborateurs MM. Jean de Windt, Maffeï, F. Michel, Dardenne et Caisley. La mission a parcouru 6.000 kilomètres de route par terre et 600 par eau. Partie de Chindé le 8 juin 1898, elle a exploré le Katanga, la ligne de partage des eaux du Congo et du Zambèze, les lacs Moëro et Tanganika et est rentrée en Belgique en septembre 1900, par la voie du Congo. L'expédition est passée 2 fois à Lofoï et à Mponéto.

Il résulte des levés de M. Lemaire que la ligne de faîte des bassins du Zambèze et du Congo doit être déplacée en certains endroits de 35 kilomètres. Cette ligne de faîte a été considérée jusqu'ici comme n'ayant guère de relief, de nombreux marais s'écoulant tantôt dans le

Digitized by Google

bassin du Congo, au nord, tantôt dans celui du Zambèze, au sud ; le lac Dibolo passait pour s'écouler à la fois vers le Zambèze et le Kassaï. En réalité, la ligne de faîte en question est très nette. Les explorateurs ont visité l'étroit couloir où se forme le Congo primaire; sur cette branche vinrent, dans la suite des temps « se greffer des rameaux par lesquels s'écoulèrent les grands lacs occupant jadis une série de terrasses, à 400 mètres, et dominant le bassin central du Congo actuel ; ces lacs, séparés de ce bassin central par de formidables barrières rocheuses, dormirent longtemps au soleil d'Afrique; puis des crevasses se formèrent, et leurs eaux s'élancèrent par les trouées qui les libéraient et vinrent tripler la puissance de ce Congo primaire ».

Les grottes du Katanga étaient supposées habitées par des Troglodytes et le plateau des Kou'n'déloungou par des Pygmées; or, en réalité, ce plateau est inhabité à cause du froid qui y règne ; les Balamotwas, qui ont leurs villages le long de la falaise occidentale, sont de belle taille. Les indigènes tirent des arbres à écorce des plats, assiettes, étoffes, récipients divers, ruches, etc. Ils sont pacifiques si on les aborde avec une pipe et un simple bâton et fournissent le nécessaire aux voyageurs venant sans armes. Lorsqu'un blanc est annoncé, ils se rendent sur leur frontière au nombre de 2.000 fusils, mais si l'on vient sans mauvaises intentions, ils vous laissent passer et concluent une amitié sur des fétiches. Chaque homme de la mission Lemaire, parti avec 100 cartouches, a pu rentrer du voyage avec ses 100 cartouches, sans avoir eu à en brûler une seule.

La colonisation dans le Katanga est en excellente voie. Le capitaine Joubert, un Français de Bretagne, parti pour lutter contre les Arabes esclavagistes, et dont il a souvent été parlé il y a une dizaine d'années, s'est plu dans la région du lac Tanganyka; il a pris femme dans le pays et vit au milieu des populations affranchies, avec ses 4 enfants. Les Pères Blancs, établis sur le même lac, sont de remarquables colons. Ils ont introduit le blé dans le pays, ainsi que la pomme de terre et les légumes d'Europe; aussi M. Lemaire a-t-il déclaré qu'il n'avait nulle part mieux mangé qu'à leur table. Leurs constructions et leurs cultures méritent tous les éloges. C'est grâce à eux que les noirs se sont mis au travail et que le pays a pris un développement tout à fait exceptionnel pour ces régions.

Digitized by Google

ASIE

M. *Boris Fedtschenko* a fait à la Société de géographie de Paris la relation d'une mission scientifique russe au Pamir et au Chougnan, qui s'est accomplie, en 1901, sous le patronage de la Société impériale russe de géographie. Elle a eu pour champ d'étude les pays situés au sud du Ferghana : les chaînes de l'Alaï et du Trans-Alaï, le Pamir proprement dit, le Chougnan jusqu'à la frontière afghane et l'Hindou Kouch. C'est à peu près l'itinéraire de la mission française Bonvalot, Capus et Pépin en Asie centrale. Mme Olga Fedtschenko, sa mère, M. Serge Gregorief, et deux étudiants accompagnaient le savant botaniste russe. L'escorte se composait de deux cosaques et de quelques porteurs.

Le but scientifique de la mission était d'abord d'examiner au point de vue de la constitution physique le Pamir intérieur et de définir les limites naturelles de ce désert élevé à 4.000 mètres d'altitude et flanqué de chaînes de montagnes atteignant 7.000 ou 8.000 mètres. L'enquête a porté sur la structure de ces chaînes, sur la formation des vallées, sur le régime des rivières et des glaciers. Les recherches botaniques devaient attirer spécialement l'attention de M. Fedtschenko. Tant dans l'Alaï que dans le Pamir et le Chougnan, 10.000 échantillons furent recueillis et classés en 1.000 espèces différentes. M. Fedtschenko signale dans les régions élevées (5.000 m.) des adaptations tout à fait remarquables de la flore aux rudes conditions de l'existence. La faune terrestre du Pamir intérieur est extrêmement pauvre. Au Chougnan, la mission a trouvé quelques insectes et quelques lézards intéressants.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Guinée Française : *Chemin de fer.* — Les travaux de construction du chemin de fer de Konakry au Niger, quelque temps suspendus, ont repris avec activité. Lors de la visite du gouverneur général, M. Roume, à la fin de mai dernier, les terrassements atteignaient le kilomètre 149 et le village de Kindia. Sauf sur deux portions de 17 kil. chacune (kil. 27 à 44 et kil. 90 à 107) les terrassements sont partout terminés et les travaux de maçonnerie des culées et piles des ponts sont presque tous achevés. Un pont métallique de 30 mètres de long est en place; 2 autres, de 60 et 80 m. sont en bonne voie. Les 34 kil. qui restent à faire sont attaqués par 1.700 travailleurs. Les rails et traverses arrivent régulièrement à Konakry; au mois d'octobre 1902, le matériel des ateliers de montage et le matériel roulant pour l'exploitation de 150 kil. sont livrés à Konakry.

La construction de l'infrastructure des 120 premiers kilomètres, confiée à des entrepreneurs par adjudication, a dû être résiliée à l'amiable le 5 février dernier par suite de difficultés de diverses natures. La colonie s'est alors substituée aux entrepreneurs et a pu continuer heureusement les travaux sans compromettre l'œuvre entreprise. Le mode de travail en régie directe a été calqué sur celui employé au Congo belge et a bien réussi. Ce système consiste à confier un travail de terrassement à un chef de tâche indigène auquel on fournit outils et vivres. Le chef recrute à son gré des travailleurs volontaires et on se contente de surveiller les travaux. Les indigènes apprécient fort ce système qui les dispense de la minutieuse réglementation européenne.

Les 150 premiers kilomètres doivent être livrés à l'exploitation à la fin de 1903. Ils auront été construits avec les seules ressources de la colonie qui a pu gager sur ses revenus un emprunt de 12 millions de francs. Il restera à poursuivre le chemin de fer jusqu'au Niger.

La ligne traverse un pays pittoresque et fertile. Il est maintenant question de créer un sanitorium près de Kindia à une altitude de 1.400 mètres. C'est à mi-hauteur du mont Gangan, sur un plateau (900 m.), que serait établi le sanitorium jusqu'au jour où on atteindrait le Fouta-Djalon.

Côte d'Ivoire : *Population en 1901.* — Le 1er décembre 1901, un recensement a été effectué à la Côte d'Ivoire. On y a compté 347 Européens, dont 173 militaires et fonctionnaires civils et 174 négociants et colons. C'est dans le cercle de Grand Bassam que l'on a trouvé le plus de blancs, 100; viennent ensuite les cercles du Baoulé, 69, de Bingerville et Lagunes, 54, de Lahou, 28, de Sassandra 21, d'Assinie, 20, de Kong, 18, de Bondoukou 15, de Cavally, 14, et de l'Indénié, 8. Les négociants et colons se répartissent ainsi : Grand-Bassam, 80, Bingerville et Lagunes, 30, Lahou, 20, Sassendra, 16,

Digitized by Google

Assinie, 12, Cavally, 6, Baoulé, 5, Indénié, 3, Kong, 2. C'est au Baoulé que l'on compte le plus de militaires, 64, mais dès que la pacification en sera achevée, les colons l'emporteront certainement. Dans la population civile, il y a une quarantaine d'étrangers européens, presque tous Anglais. Moins de 200 fonctionnaires et soldats suffisent donc pour administrer un territoire qui est plus grand que la moitié de la France et peuplé d'environ 2 millions d'habitants.

La population indigène a pu être à peu près recensée dans la plus grande partie de la colonie; mais dans les régions peu connues, on n'a pu se baser que sur des évaluations. Les chiffres trouvés ont été les suivants : cercle de Kong 400.000 hab.; de Bondoukou 82.174; de l'Indénié 7.008; d'Assinie 52.627; de Grand-Bassam 8.317; cercle des lagunes Potou et Ébrié avec le pays Attié 359.221; de Lahou 26.385; région du Baoulé (partie recensée) 142.548; cercle de Sassandra 16.080; cercle du Cavally 45.000 hab.; partie sud de la région comprise entre le Nzi et le Comoé 10.000; Morénou 5.000; populations non recensées du Baoulé 500.000; hinterland des cercles de Sassandra et du Cavally 300.000.

On arrive ainsi au total de 1.959.339 indigènes, chiffre certainement inférieur à la réalité, car la plupart des recensements ayant été faits en vue de l'établissement de l'impôt de capitation, les indigènes ont dû dissimuler leur nombre réel. Les évaluations des pays encore peu connus ont été recueillies par MM. Eysseric, Houdaille, Hostains et d'Ollone.

Dans le nord de la colonie, on rencontre des traitants venus du Soudan, de la Guinée et du Sénégal, presque tous de race mandé; cette race est représentée aussi par de nombreux indigènes dans les cercles de Kong et de Bondoukou. Dans la partie orientale de la Côte d'Ivoire, on rencontre des Achantis et des Fantis et surtout des Zemmas ou Apolloniens, originaires de la Côte d'Or anglaise. Les Sénégalais (Toucouleurs, Ouolofs, etc.), venus comme tirailleurs, gardes de police, traitants, ouvriers d'art, etc., sont quelques centaines. Le chiffre des Libériens et des Sierra-Léonais est faible; enfin, on trouve à Grand-Bassam et à Bingerville, quelques Gabonais et Loangos qui sont traitants, commis, blanchisseurs, cuisiniers ou domestiques.

La superficie de la Côte d'Ivoire (fixée par le décret du 17 octobre 1899 et par les conventions franco-anglaises des 12 juillet 1893 et 14 juin 1898 et franco-libérienne du 8 décembre 1892) est de 300.975 kil. carrés, peuplés d'environ 6 habitants 1/2 par kil. carré, si l'on prend pour base le chiffre de 2 millions d'habitants. Cette densité, dit M. Clozel dans le B^in du *Comité de l'Afrique française*, très faible pour un pays européen, n'a rien que de très normal pour l'Afrique intertropicale. Ce pays ne peut que se repeupler depuis que nous l'avons débarrassé de Samory et des pillards qui infestaient ses hautes régions. Il est riche en produits naturels et sans doute aussi en mines d'or. Et comme dans ces contrées, fiévreuses pour le blanc, celui-ci ne peut s'acclimater, c'est du développement de la population indigène que sortira la prospérité de la colonie.

Digitized by Google

Nigeria : *Les Anglais au Bornou* (XXVII, p. 436). — Poursuivant l'occupation du Bornou, la colonne anglaise Morland, après la défaite du chef Mallam Gibrilla, arriva à Magoumeri. Là, apprenant qu'un descendant des anciens sultans du Bornou dépossédés par Rabah, était retenu par les Français à Dikoa, les Anglais négocièrent et obtinrent sa libération, puis le proclamèrent sultan du Bornou, sous leur suzeraineté. Le colonel Morland s'avança ensuite, avec une partie de ses troupes, jusqu'au lac Tchad, qu'il atteignit en 3 jours, et trouva les eaux douces et non saumâtres comme il le croyait; 2 jours après, il arrivait aux ruines de Kouka, la florissante capitale du Bornou que détruisit Rabah. Le 8 avril, la colonne Morland se remit en marche sur Yola, après avoir laissé 1 compagnie à Magoumeri, près du nouveau sultan. Par suite de la rareté des puits, la colonne dut faire des étapes considérables.

Les Anglais sont donc établis au Bornou. La question de la poursuite de Fad-el-Allah, soulevée par les jingoïstes britanniques, n'a plus de raison d'être, M. Chamberlain ayant déclaré à la Chambre des communes (16 juin) qu'aucune représentation ne serait faite à la France, l'Angleterre ayant eu l'obligation morale de protéger les pays voisins contre des incursions parties de son territoire, comme celle de Fad-el-Allah, et n'ayant pu l'accomplir.

Région du Tchad : *Réorganisation.* — Un décret du 5 juillet 1902 modifie l'organisation militaire du Tchad et lui enlève son autonomie politique, créée par le décret du 5 septembre 1900, en le rattachant directement à la colonie du Congo. Le commissaire général du Congo est assisté d'un lt-gouverneur dont la résidence est à Brazzaville et à qui il peut déléguer tout ou partie de ses attributions sur une des fractions des territoires de la colonie. La région du Tchad cesse de constituer un territoire militaire placé sous l'autorité d'un commissaire du gouvernement. Les recettes et dépenses locales continuent cependant à former un budget autonome; le commissaire général en est ordonnateur, mais il peut déléguer ses pouvoirs à l'administrateur de la région. Les effectifs militaires des divers territoires du Congo sont placés sous l'autorité d'un commandant supérieur résidant à Libreville.

On se rappelle qu'après la défaite et la mort de Rabah, les territoires du bassin du Chari acquis à la France par M. Gentil avaient été organisés en territoire militaire sous les ordres du lt-colonel Destenave, qui avait aussi dans ses attributions la surveillance du Kanem et du Ouadaï reconnus comme rentrant dans notre sphère d'influence par la convention du 21 mars 1899. La difficulté des communications, l'éloignement du littoral, qui est à plusieurs mois du Chari, l'absence de télégraphe avaient rendu indispensable la création d'une organisation politique autonome. C'est cette organisation que détruit le décret du 5 juillet, bien que, dans l'exposé des motifs, M. Doumergue, ministre des colonies, fasse ressortir assez malheureusement « l'immense étendue des régions rattachées à la colonie du Congo et les dif-

Digitized by Google

ficultés de tout ordre qu'a rencontrées l'administration de ces territoires ». Si le commissiare général s'est trouvé trop loin pour faire sentir son autorité lors des troubles récents de la Sanga, que sera-ce pour la région du Chari trois fois plus éloignée?

Le nouveau décret marque une politique, sinon de recul, tout au moins d'arrêt défensif dans notre expansion coloniale, au moment même où les Anglais occupent le Bornou et où les Allemands sont en marche pour les suivre sur les bords du Tchad. Pour justifier cette politique, on a invoqué une question de dépenses. Mais le Chari ne coûte à la métropole que 1.300.000 fr. représentant l'entretien des forces militaires. Le budget local a donné 450.000 fr. qui suffisent aux dépenses civiles et l'extension progressive de l'impôt indigène dans un pays fertile ne peut qu'accroître les ressources financières. Mieux eût valu laisser subsister l'organisation antérieure, l'éloignement considérable du pouvoir directeur ne pouvant engendrer que faiblesse, inertie et mauvaise administration.

Nyassaland : *Anglais au Tanganyka.* — Deux compagnies anglaises sont établies sur le lac Tanganyka : l'Afrikan Lakes C° et la Tanganyka Concession C°. La première, qui étend son octroi sur le lac Moëro, a établi un service de transports de Chindé au lac Tanganyka. Le gouvernement britannique a conclu un accord avec la Cie Sharrer pour l'établissement d'un chemin de fer reliant les parties navigables du haut et du bas Chiré. La grande route Stevenson n'existe pas en réalité, entre les lacs Tanganyka et Nyassa : ce n'est qu'un chemin praticable jusqu'à 100 kil. du Nyassa. La British South African C° a construit une route carrossable partant de la frontière anglaise et aboutissant à l'extrémité sud du Tanganyka.

Afrique or^le^ allemande : *Situation au Tanganyka.* — La rive allemande du lac Tanganyka a une longueur de 650 kilom. Le premier poste, en venant du sud, est celui de Bismarkburg, qui n'a pas de bon port; à 2 heures de navigation, au nord, se trouve le Wissmann-Hafen, golfe profond. Puis vient Kala, la station la plus méridionale des Pères Blancs d'Alger. Les autres stations sont Kirando, au fond d'une baie, Utinta, Karema et Ujiji, ces deux dernières dépourvues de port. Il est question de transporter la station administrative à Kajomabucht, à 11 kil. au nord. Ujiji (10.000 hab.) ne possède, en fait de maisons, que de véritables tanières; le vali, Sefi ben Rachid, riche propriétaire, habite une maison à 2 étages. Ujiji compte 60 Arabes et 30 Banyans, ces derniers sujets anglais; on n'y trouve que 8 Européens, dont 2 marchands grecs. La garnison du district comprend 20 soldats soudanais et 100 souahelis. La station d'Usambora, la dernière au nord du lac, est à 13 heures de navigation d'Ujiji, à 10 kil. de l'embouchure du Russisi, qui formera sans doute la frontière après les travaux de la commission de délimitation.

Le commerce allemand n'est représenté dans la région du Tanganyka que par un seul Allemand. Une Société des lacs de l'Afrique centrale, récem-

Digitized by Google

ment fondée par le lt Schloifer, a organisé un service de transports vers les lacs Tanganyka et Nyassa et doit exploiter le sel d'Ujiji. En janvier 1902, les porteurs de cette Société ont amené au Tanganyka plus de 10.000 charges. Le prospecteur Arndt a découvert des gisements d'or près d'Ussongo, entre Tabora et Mwanza. La maison Hansing et Cie représentera la nouvelle Société sur le Nyassa. 360.000 marks ont été souscrits jusqu'ici.

Uvira, sur la rive congolaise du Tanganika, est gardé par 363 soldats indigènes et 3 officiers européens. Ntoa ou Albertville renferme une nombreuse garnison commandée par 8 officiers blancs. Les Pères Blancs sont établis à Mpala et à Baudoinville. Les seuls commerçants, de ce côté, sont l'État du Congo et la Cie du Katanga.

Pour communiquer avec le lac Nyassa, dont ils occupent la rive N. E., les Allemands ont une route de Kiloa, sur l'océan Indien, à Wiedhafen, sur le Nyassa. De là il y a un service à vapeur jusqu'à Muaya. Les Allemands utilisent aussi pour leurs ravitaillements la voie du Zambèze et du Chiré, car le transport par cette voie ne coûte que 55 livres sterling la tonne, tandis qu'elle revient à 106 par la voie allemande de Bagamoyo-Ujiji, mais par contre la durée du voyage est moins longue par cette dernière route. De Kiloa à Bismarckburg par Wiedhafen le coût est de £ 52 à 60 et de £ 49 par voie anglaise. Dans les deux cas la durée du trajet est à peu près la même.

On étudie en ce moment un projet de chemin de fer entre le littoral et le lac Nyassa en suivant la vallée de la Rovouma, qui sert de frontière au Mozambique, à travers un pays peuplé et fertile.

ASIE

Indo-Chine : *Gouverneur général.* — Le poste laissé vacant par suite de la rentrée en France de M. Doumer, démissionnaire, vient de recevoir enfin un titulaire. Par décret du 1er juillet 1902, M. Beau, ministre plénipotentiaire en Chine, a été nommé gouverneur général de l'Indo-Chine. M. Beau a fait toute sa carrière au quai d'Orsay, où il fut longtemps chef de cabinet de M. Delcassé, avant sa nomination, il y a un an, au poste de Pékin. Le nouveau gouverneur passe pour refléter exactement la manière de voir du ministre des affaires étrangères; il ne représentera donc pas la politique plus active, plus soucieuse de nos droits et de notre influence que M. Doumer, à son retour en France, souhaitait de voir inaugurer par son successeur. Le stage qu'il vient de faire en Chine, le mettra cependant en bonne posture dans les multiples questions qu'il y aura toujours lieu de traiter avec le Céleste empire. A ce point de vue, le précédent de M. Révoil, qui a su mettre à profit en Algérie les connaissances acquises en Tunisie et au Maroc, est d'un heureux augure. Grâce à la désignation de M. Beau, cette vice-royauté de 20 millions d'habitants qu'est l'Indo-Chine, échappe aux conséquences, qui eussent été fâcheuses pour elle, de la nomination d'un homme politique totalement étranger aux questions si délicates d'Extrême-Orient.

Digitized by Google

Service géographique. — Le service géographique de l'Indo Chine, créé par M. Doumer, a entrepris une carte du delta du Tonkin au 1/25.000e, en courbes, qui comprendra 72 feuilles embrassant chacune une amplitude de 20 minutes centésimales en longitude et de 12 minutes 5 en latitude ; en mai 1902, 7.280 kil. carrés étaient levés ; dans peu de mois, 12 feuilles pourront être publiées. Les travaux sur le terrain dureront jusqu'en 1903.

Le même service géographique a déjà publié : une carte des environs de Saïgon et des villes de Saïgon et de Cholon au 20.000e (5 feuilles), en mars 1900 ; une carte de l'ile Poulo-Condor au 50,000e en décembre 1900 ; une carte du territoire de Kouang-Tchéou au 25,000e (12 feuilles), en février 1901. En octobre, le service a entrepris la triangulation du delta du Thanh-hoa, et, en automne 1902, on commencera l'exécution d'une carte de cette région. Depuis septembre 1901, une brigade topographique opère sur la frontière chinoise, dans les régions de Bao-lac et Hagiang. En 1902, dans chaque territoire militaire, une brigade semblable sera chargée d'établir une carte au 100.000e. C'est le lt-colonel Lubanski qui dirige le service géographique de l'Indo-Chine.

Chine : *Nouveaux services maritimes.* — La Compagnie des chemins de fer russes de l'Est chinois a organisé un nouveau service de transports entre Port-Arthur et les grands ports maritimes chinois, en vue d'apporter du fret au chemin de fer et de propager les produits russes en Extrême-Orient. Elle a acquis à Changhaï, sur la rive droite de Whampou, en face des concessions étrangères, un terrain destiné à recevoir les appontements nécessaires. Elle a mis en service, sur la ligne de Port-Arthur à Changhaï, 5 vapeurs rapides, aménagés confortablement ; le trajet s'effectuera en 2 jours Les Anglais prétendent que des marchandises expédiées de Port-Arthur à Changhaï sont entrées en Chine par le chemin de fer de Nouang-Tchouang sans payer de droits, contrairement aux assurances données par la Russie à la Chine.

Quoi qu'il en soit, la ligne maritime russe sera complétée par une entreprise française de cabotage entre Changhaï et Mingpo. Les vapeurs affectés à cette ligne sont commandés à l'arsenal de Foutchéou ; ils seront du type ferry-boat et navigueront sous pavillon français.

Plus au sud, on signale que le vapeur le *Rhône*, portant pavillon français, relie depuis un an Canton à Hong-Kong, et qu'une petite flottille de chaloupes aux couleurs françaises sillonne les cours d'eau du delta du Si-Kiang. Enfin, une maison française de Kouang-Tchéou vient de relier ce port français à Canton et un service maritime à été inauguré autour de l'ile d'Haïnan, avec le concours du gouvernement de l'Indo-Chine française.

Digitized by Google

AMÉRIQUE

États-Unis : *Courants d'immigration.* — L'émigration d'Europe aux États-Unis après avoir diminué sensiblement se relève d'une façon accentuée depuis 4 ans. De 217.786 en 1898, elle remonte à 297.349 en 1899, 424.700 en 1900, pour atteindre 469.237 en 1901. Dans cette recrudescence ce qu'il faut surtout remarquer c'est le changement considérable du lieu de provenance des émigrants. Autrefois la Grande-Bretagne tenait la tête et de beaucoup; il n'en est plus de même aujourd'hui. C'est l'Italie qui la remplace avec 135.996 émigrants, chiffre qui n'a cessé de s'accroître depuis les 3 années antérieures (58.600, 77.400 et 100.100). Au 2e rang vient l'Autriche-Hongrie avec 113.390 émigrants. Sa progression est encore plus forte depuis 3 ans (39.800, 62.400 et 114.800). Au 3e rang se place la Russie avec la Finlande, 85.257 émigrants en 1901. Là, s'il y a augmentation depuis 1898 (29.800), il y a légère diminution depuis 1900 (90.787). Au 4e rang seulement arrive le Royaume-Uni avec 45.546 (contre 38.000, 45.100 et 48.200). L'Allemagne, dont l'émigration s'est considérablement ralentie depuis quelques années, n'occupe que le 6e rang avec 21.651 émigrants (contre 17.100 en 1898), venant après la Suède qui en a 23.331. La France ne prend place qu'au 12e rang avec 3.150 (contre 1.990, 1.694, 1.739) après la Norvège, la Roumanie, la Grèce, le Portugal et le Danemark.

Il y a 15 ans l'immigration aux États-Unis s'élevait à 482.829 individus (1886-1887); aujourd'hui elle est encore de 469.237 (1900-1901) d'après les statistiques américaines. Mais comme nous le faisons remarquer, l'origine des immigrants est tout à fait changée. En 1886 73 0/0 appartenaient au groupe de l'Europe occidentale et septentrionale; en 1901 on n'en compte plus que 27 0/0. Le groupe méridional et oriental (Espagne, Italie, Autriche, Russie et Balkans) est devenu le gros fournisseur.

République Argentine : *Immigration.* — En 1901, il est arrivé dans la République Argentine 90.127 immigrants d'outre-mer, soit 5.276 de plus qu'en 1900. En retranchant 48.697 passagers de 3e classe, qui ont quitté la République en 1901, il reste encore un excédent de 44.430 individus. Sur les 90.127 immigrants, on compte 33.992 agriculteurs, 12.021 journaliers, 4.932 domestiques, 4.685 commerçants, 3.727 couturières, etc. Cette dernière profession est bien largement représentée, si on songe qu'il n'y a que 725 modistes, et 1403 cuisiniers et cuisinières.

Au point de vue des nationalités, on constate que l'Italie fournit plus de la moitié des nouveaux arrivants (58.344); viennent ensuite 18.066 Espagnols, 2.788 Français, 2.742 Autrichiens, 2.159 Syriens, 2.086 Russes, 836 Allemands, 471 Roumains, 439 Anglais, 363 Suisses, 175 Danois. Au point de vue de la répartition, 12.982 immigrants sont installés dans la province de Buenos-Aires, 12.628 dans celle de Santa-Fé, 4.160 dans celle de Mendoza,

Digitized by Google

4.002 dans celle de Cordoba, 1576 dans celle de Tucuman, 1.151 dans l'Entre-Rios. Le gouvernement des Missions a reçu pour sa part 1738 immigrants.

EUROPE ET DIVERS

Allemagne : *Emigration.* — L'émigration allemande n'a jamais été aussi faible qu'en 1901. Elle n'a été, en effet, que de 22.073 Allemands, contre 22.309 en 1900. 7.324 ont passé par Hambourg, 9.143 par Brême, 3.307 par Anvers, 1.903 par les ports français et anglais. 19.516 de ces Allemands se sont rendus aux Etats-Unis, 402 au Brésil, 271 dans le reste de l'Amérique, 55 en Afrique (contre 1.000 environ en 1898, 548 en 1899, 183 en 1900). L'année 1902 semble présager une recrudescence de l'émigration germanique; pour les premiers mois de 1902, on en compte un tiers de plus qu'en 1901.

Mouvement des ports. — En 1900, le mouvement total des ports allemands a été effectué par 175.077 bâtiments jaugeant 37.254.000 tonnes, dont 96.673 navires à vapeur (31.884.000 t.). En 1899, le nombre des vapeurs n'avait été que de 94.824 et leur jeaugeage de 30.462.000 t. Le port de Hambourg conserve le premier rang, représentant à lui seul plus du cinquième du mouvement maritime allemand, avec 7.954.136 t. Viennent ensuite les ports de Stettin (1.548.678 t.), Bremerhaven (1.307.482 t.), Brême (879.225 t.), Neufahrwasser (Danzig) (675.303 t.), Kiel 562.736 t.), Lübeck, Königsberg, Geestemünde, Swinemünde, Rostock (qui dépassent tous 300.000 t.). Les ports de Hambourg, Stettin, Bremerhaven, Brême et Kiel sont en augmentation sensible; il y a diminution pour Lübeck, Geestemünde et Rostock.

Nouveaux cuirassés. — Les deux derniers types de cuirassés adoptés en Allemagne sont ceux des Empereurs et des Wittelsbach.

Les Empereurs ont un déplacement de 11.000 tonnes; leur grosse artillerie est limitée à un calibre de 24 centimètres; le blindage est très réduit, la ceinture ne s'étendant que sur les 4/5 antérieurs du navire. Pour la classe *Wittelsbach*, le tonnage dépasse de 550 tonnes le type précédent; le calibre de la grosse artillerie a été maintenu à 24 cent. afin d'avoir uniformité de calibre. Le nombre des pièces en tourelle n'est que de 4; 10 autres pièces de 15 cent. sont logées dans une casemate et une autre casemate en contient 4 pour le tir en chasse. La ceinture blindée règne de bout en bout et est complétée par un blindage de 140 mm. entre les tourelles principales. C'est au-dessus de ce blindage que se trouve la casemate centrale.

La vitesse est de 18 nœuds pour les deux catégories précédentes; les approvisionnements de charbon ont été élevés de 1.000 à 1.400 tonnes pour les bâtiments du type Wittelsbach.

La classe des Empereurs comprend : *Kaiser Friedrich III*, lancé en 1896; *Kaiser Wilhelm II*, lancé en 1897; *Kaiser Wilhelm der Grosse* et *Kaiser Karl der Grosse*, lancés en 1899; enfin *Kaiser Barbarossa*, lancé en 1900.

Digitized by Google

Les dimensions principales sont : longueur 115 mètres, largeur 20m,40, tirant d'eau moyen 7m,80, déplacement 11.080 t., puissance des machines 13.000 chevaux indiqués; il y a 3 hélices.

La classe *Wittelsbach*, outre le navire de ce nom lancé en 1900, comprend encore le *Wettin*, le *Zœhringen*, le *Schwaben* et le *Mecklenburg*, lancés en 1901. Ils mesurent 126m,8 de long et 20m,80 de large; leur tirant d'eau moyen est de 7m,60, leur déplacement de 11.800 t., la puissance de leurs machines de 15.000 chevaux; ils sont aussi munis de 3 hélices.

Nlle-Zemble : *Colonisation.* — Le gouvernement d'Arkhangelsk a entrepuis, depuis 1894, de coloniser la Nlle-Zemble au moyen de Samoyèdes. La plupart de ces indigènes, dispersés entre l'embouchure de la Petchora et l'Iougor Char, vivent de plus en plus misérablement, par suite du ravage des épizooties parmi les rennes, de la diminution du gibier et de l'épuisement des pêcheries du littoral. A la Nlle-Zemble, on espérait, dit la *Géographie*, trouver le moyen de sauver les Samoyèdes. La tentative a été couronnée de succès. 3 stations permanentes ont été installées sur la côte occidentale de l'île du Sud, à Karmakul, à Bieloucha et à la Pomorskaya Gouba, sur les bords du Marotchkine Char. Durant l'été, 2.000 à 3.000 Samoyèdes vivent dans cette région, s'occupant de chasser des animaux à fourrures, de capturer des oies et autres palmipèdes et de pêcher des harengs. Pendant l'hiver 1900-1901, 100 Samoyèdes ont séjourné à la Nlle-Zemble, sans que le scorbut les ait atteints. Deux fois pendant l'été des approvisionnements sont apportés dans l'île par un vapeur venant d'Arkhangelsk.

Flottes des grandes compagnies. — Au 30 juin 1901, 6 États avaient une flotte marchande dépassant un million de tonnes :

Angleterre et colonies	10.869 navires	et	14.708.000 tx.
États-Unis.	3.286	—	3.077.000
Allemagne	1.786	—	2.905.000
Norvège.	2.321	—	1.627.000
France	1.247	—	1.406.800
Italie	1.213	—	1.117.000

On compte 22 compagnies anglaises de navigation dont le tonnage brut dépasse 100.000 t. Dans ce nombre 7 ont plus de 200.000 t. ; ce sont : Elder-Dempster (153 navires et 431.000 t.), British India S. N. Co (122 navires et 384.000 t.), Peninsular and oriental (57 navires et 320.000 t.), Leyland Line (1) (293.000 t.), Union Castle Line (267.000 t.), White Star Line (250.000 t.), J. R. Ellerman (217.000 t.), etc.

On compte, en outre, 17 compagnies dont le tonnage dépasse aussi

(1) Passée sous contrôle américain.

Digitized by Google

100.000 t. et qui ne sont pas anglaises ; 6 sont allemandes. Les plus importantes sont : Hamburg-Amerika (134 navires et 668.000 t.) et Norddeutscher Lloyd (120 navires et 556.000 t.), les plus puissantes du monde entier. 3 compagnies françaises dépassent 100.000 tonnes : les Messageries Maritimes (62 navires et 248.000 t.), la compagnie Transatlantique (57 navires et 178.000 t.), les Chargeurs Réunis (114.000 t.). Enfin, dans la même catégorie, on compte encore 1 compagnie japonaise, la Nippon Yusen, de 73 navires et 215.000 t. ; 1 italienne, la Navigazione Generale, 103 navires et 205.000 t. ; 1 autrichienne, 3 américaines, 1 danoise, 1 russe, ayant entre 200.000 et 100.000 tonneaux.

165 steamers atteignent une vitesse de 16 nœuds, dont 81 anglais, 27 français, 21 américains, 15 allemands. On ne compte que 20 steamers donnant plus de 20 nœuds, dont 9 anglais, 6 allemands, 2 français, 2 américains et 1 russe.

Les plus grands navires marchands actuellement à flot sont : le *Celtic* (anglais 20.904 t.), le *Kaiser Wilhelm II* (allemand, 20.000 t.), l'*Oceanic* (anglais, 17.274 t.), le *Deutschland* (allemand, 16.502 t.), le *Kronprinz Wilhelm* (14.800 t.) et le *Kaiser Wilhelm der Grosse* (14.350 t., allemands), le *Saxonia* et l'*Ivernia* (anglais), le *Postdam* (hollandais), la *Savoie* (11.884 t.) et la *Lorraine* (11.869 t., français), le *Saint-Louis* (américain), tous dépassant 11.000 tonneaux. Ces géants des mers comprennent donc 4 anglais, 4 allemands, 2 français, 1 américain, 1 hollandais.

Pétrole : *Production en Russie et aux États-Unis.* — Les États-Unis ont longtemps tenu la tête pour la production du pétrole. En 1884, ils en produisaient 188 millions de pouds (1 poud = 16^{kg},38), alors que la Russie n'en fournissait que 90 millions. En 1898, les États-Unis ont produit 378 millions de pouds de pétrole, mais la Russie a progressé plus vite qu'eux, et, pour la première fois, les a dépassés, avec le chiffre de 488 millions de pouds. La supériorité russe n'a fait que s'accentuer, et, pour 1901, les États-Unis ont accusé 406 et la Russie 675 millions de pouds. Le pourcentage du total des 2 pays donnait, en 1884, 67,5 °/₀ pour les États-Unis, et 32,5 °/₀ pour la Russie ; en 1901 la proportion est renversée : 62,4 °/₀ pour la Russie, et 37,6 °/₀ pour les États-Unis. Le total indiqué pour la Russie ne s'applique qu'à la production de la péninsule d'Apchéron (Bakou). Si l'on y ajoute la production de Grosniy, on arrive à 700 millions de pouds, ou 11.200 millions de kilog. Les fontaines, ou sources jaillissantes, ont fourni 101 millions de pouds.

Le Gérant, ÉDOUARD MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 14446-7-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

UNE EXCURSION AU PARAGUAY

AVEC LE NATURALISTE BOMPLAN (1857).

Bien que relatant des faits remontant à près d'un demi-siècle, mais peu anciens relativement, si on les compare à l'état d'isolement qui a été si longtemps le régime du Paraguay, le récit de l'amiral Mouchez a conservé toute sa saveur et son originalité. La rencontre inopinée de Bomplan, les réceptions peu ordinaires du dictateur Lopez, l'organisation communiste du Paraguay, etc., sont autant de sujets dignes d'attention. N. D. L. R.

ARRIVÉE ET SÉJOUR A PARANA

En 1856, je recevais le commandement du *Bisson*, destiné à la station du Rio de la Plata. C'était un bon petit aviso à vapeur et à roues de 120 chevaux filant modestement de 5 à 6 nœuds, monté par 60 excellents matelots bretons.

Il était armé de 4 caronades, vieil engin d'artillerie resté sans changement depuis l'invention de la poudre et qui lançait à peine à quelques centaines de mètres leurs inoffensifs projectiles. Mais en revanche nos 40 carabines étaient à capsule, grand progrès sur les fusils à pierre encore en usage dans mes premières navigations.

Notre mission, en arrivant à la Plata, consistait à nous mettre aux ordres de la légation de France à Parana, alors capitale des treize provinces argentines, pour maintenir libres avec l'Europe les relations de notre ministre plénipotentiaire et protéger nos nationaux établis dans le pays.

Cette petite ville de 3 à 4.000 habitants est située à 500 kilomètres de la mer, sur la rive gauche du fleuve dont elle a pris le nom ; elle se trouvait perdue au milieu des vastes solitudes de la Pampa et n'était qu'un simple chef-lieu de la province d'Entre-Rios, lorsqu'elle fut appelée en 1853 à l'honneur subit de devenir capitale de la Confédération argentine, après la chute du directeur Rosas, vaincu par le général Urquiza. La province de Buenos-Ayres se séparait du reste de la Confédération pour former un État indépendant.

Mais les lenteurs et les difficultés d'une longue navigation fluviale à une époque où la vapeur était encore si peu utilisée dans la marine ; l'absence de population et de toute industrie, autre que celle de l'élevage du bétail, avaient apporté un obstacle insurmontable à tout développement de cette ville. Le seul changement qui s'y était produit était

Digitized by Google

la construction de quelques maisons sans étages, destinées à loger le gouvernement et les cinq ou six ministres ou consuls étrangers qui étaient venus s'y établir.

Le désert commençait à la dernière maison de la ville; il fallait remonter ou descendre les rives du fleuve à une vingtaine de lieues pour retrouver un petit groupe d'habitants de quelque importance. De distance en distance, on rencontrait quelques « estancias », centres d'exploitation de nombreux troupeaux de bœufs et de chevaux errant presque à l'état sauvage dans des plaines sans limite, sous la garde de quelques « gauchos ».

Le port restait complètement désert. Tout le trafic du fleuve consistait exclusivement dans les produits du bétail; il était monopolisé par la petite ville de Rosario, située beaucoup plus près de la mer, sur la rive droite du fleuve, et bien plus accessible à la navigation. Aussi, le port de Parana était-il presque toujours désert quand le *Bisson* n'y était pas.

Cependant toujours avide de visiter de nouveaux pays surtout peu connus, cette mission était d'autant plus heureuse et intéressante pour moi que je rencontrai dans notre ministre, à l'Assomption, M. de Brossard, un diplomate aussi distingué qu'affable, tout disposé à satisfaire à mes goûts d'activité et d'explorations nouvelles, autant que le permettraient les nécessités du service. Ce service était peu chargé alors par suite de la grande tranquillité qui régnait dans le pays naguère déchiré par tant de guerres civiles et de révolutions.

J'entrevoyais déjà non seulement la possibilité de visiter le Paraguay, mais aussi celle de conduire le *Bisson* jusqu'au centre du continent américain par cet admirable cours d'eau du Parana et du Paraguay.

Le Parana est, en effet, un des plus vastes fleuves du monde. Dans les 950 kilomètres de son cours inférieur, à partir de son confluent avec le Paraguay, il a une très faible vitesse et aucun obstacle n'entrave la navigation; sa profondeur moyenne qui varie à l'époque des hautes eaux de 3 à 10 m. atteint quelquefois 25 à 30 m. sur la rive gauche quand il coule le long des falaises peu élevées. Les sources du Paraguay se confondent avec celles de l'Amazone aux points de partage des eaux des deux bassins, élevés seulement de 450 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Digitized by Google

Cette faible élévation, pour un fleuve coulant en ligne droite N.-S. sur une étendue de 1.500 kilomètres, lui donne un cours paisible, régulier de deux à trois milles à l'heure sans une cataracte, sans aucun rocher qui entrave la navigation à l'époque des hautes eaux.

Sa profondeur la plus faible se maintient à $2^m,50$ ou 3 m. jusqu'à Cayaba, capitale du Matto-Grosso, province centrale du Brésil, située à 2.300 kilomètres de la mer.

Dans tout leur parcours, le Parana et le Paraguay sont bordés sur la rive droite par les vastes plaines désertes du Chaco, tellement plates que les rivières descendant de la Cordillère des Andes et les traversant de l'est à l'ouest pour se jeter dans le fleuve ont un cours extrêmement sinueux et se perdent souvent dans d'immenses marais. Aucune d'elles n'est navigable, même pour les petites embarcations.

Quelques tribus d'Indiens errent seules dans une grande partie de ce désert. La rive gauche un peu plus élevée est bordée par les diverses provinces du Paraguay et de la République Argentine où la population est encore bien clairsemée.

Un climat très doux, un ciel d'une admirable pureté pendant la plus grande partie de l'année permettent en toute saison de se passer de maison et d'y vivre en plein air, le jour comme la nuit.

De distance en distance, on rencontre toujours solitaire, le « ombu », grand arbre au puissant feuillage sous lequel vient s'abriter le voyageur pour y faire la sieste au milieu du jour ou y établir son campement de nuit. C'est la seule auberge qu'on y rencontre et qui semble avoir été préparée par la prévoyante nature.

Le *Bisson* arrivait à Parana au mois de février 1856. La charmante hospitalité que nous trouvâmes dans la famille de notre ministre, M. de Bécour, quelques visites aux rares notabilités de l'endroit et quelques observations astronomiques et topographiques pour améliorer les cartes si imparfaites encore, suffisaient à occuper tous nos loisirs.

Parmi les notabilités de l'endroit, je ne puis omettre de citer l'illustre maréchal de Santâ-Cruz, ami de Louis-Philippe, qui avait succédé à Bolivar et, pendant vingt ans, joué un grand rôle dans l'Amérique du Sud en essayant de compléter son œuvre d'émancipation, en organisant en confédération les divers États rendus libres par Bolivar. Mais, après bien des combats et des vicissitudes, vaincu dans une dernière

Digitized by Google

bataille contre le Pérou en 1842, il dut décidément renoncer à sa tâche et s'exiler en Europe. Agé alors de 65 ans et renonçant complètement à de nouvelles luttes, il était venu depuis deux ans s'établir à Parana auprès de son ami le général Urquiza, qui lui donnait de temps en temps le privilège de faire quelques fournitures à l'armée. Nouveau Cincinnatus, il s'était retiré dans une simple petite maisonnette, à l'extrémité de la ville où il vivait seul. Lors de ma première visite, je le trouvais modestement assis devant sa porte, en manche de chemise et cirant ses bottes. C'était un excellent et digne homme auquel j'eus souvent l'occasion d'offrir l'hospitalité à bord du *Bisson* (1).

La chasse était notre principale distraction. La splendeur du climat, la plénitude de vie et l'ivresse du grand air qu'on éprouvait à parcourir au galop ces plaines inhabitées, entièrement libres et sans limites, où abondait le gibier de toute espèce, sont de ces impressions qui laissent d'impérissables souvenirs.

La salubrité extrême du climat permettait, sans le moindre inconvénient, de passer toute la journée la tête au soleil et les jambes dans l'eau jusqu'à la ceinture, à chasser, dans les lagunes de Santa-Fé, les innombrables oiseaux aquatiques de toute espèce qui, à chaque coup de fusil, tourbillonnaient affolés dans les airs au-dessus de nos têtes. Le cerf, l'autruche étaient plus difficiles à atteindre.

Malheureusement, dans ces courses désordonnées, un coup de fusil tiré à cheval où quelque trou de terrier occasionnaient souvent des chutes dans l'herbe, peu dangereuses sans doute, mais qui avaient le grave inconvénient de faire perdre le cheval. En effet, celui-ci, débarrassé de son cavalier, disparaissait bientôt dans la plaine pour reprendre la vie sauvage en emportant la selle et le harnachement; en cela consistait la véritable perte. En effet, l'animal ne coûte que 10 francs en moyenne. En ma qualité de commandant, on me le faisait payer jusqu'à 15 francs, sous prétexte que, bien dressé au coup de fusil, il ne me jetterait pas à terre à la première occasion. Les juments ne coûtaient que 5 francs, parce qu'on considère dans le pays comme déshonorant de s'en servir. On ne les vend que pour le prix du cuir.

Dès qu'arriva l'époque de la crue du fleuve, j'obtins de notre ministre l'autorisation de remonter au Paraguay sous le prétexte officiel de

(1) Le maréchal est mort à Versailles, entouré de sa famille et regretté de tous ceux qui l'avaient approché.

Digitized by Google

remettre des dépêches à notre consul, seul motif qui nous permettait, d'après les traités, de pénétrer jusqu'à la capitale, l'Assomption, et d'y séjourner 24 heures.

J'étais on ne peut plus curieux de visiter ce mystérieux pays du Paraguay, si célèbre par sa séquestration séculaire sous les Jésuites, sous Francia, enfin sous Lopez. Une seule fois un navire de guerre européen était remonté avant le *Bisson* jusqu'à l'Assomption. Ce fut à la suite du combat d'Obligado, en 1845, pendant lequel les Français et les Anglais alliés démolirent les batteries argentines de Rosas et ouvrirent à coups de canon le fleuve fermé à la navigation étrangère. A la suite de ce brillant fait d'armes, le c^t^ Tréhouard remonta presque jusqu'à l'Assomption avec le *Fulton* pour constater la victoire des alliés et ouvrir des relations avec le Paraguay.

Je savais bien d'avance, commandant un navire de guerre, toutes les difficultés que j'aurais à vaincre pour rester quelques jours à l'Assomption et peut-être même pour y arriver.

La navigation pour remonter le fleuve était aussi lente que laborieuse par le manque de pilote connaissant les sinuosités du chenal dans cette vaste étendue d'eau.

Les crues annuelles ont lieu de janvier en mars ; les basses eaux en août et septembre ; aux basses eaux, la largeur moyenne est de 1.000 à 1.500 mètres, mais quand elles sont hautes et qu'elles inondent les plaines basses du Chaco de la rive droite, il atteint plusieurs kilomètres et présente alors l'apparence de la mer parce qu'une des rives devient invisible en bien des endroits.

C'est à cette circonstance que nous devions de faire souvent de belles chasses de cerfs et de jaguars avec nos embarcations. Tous les fauves surpris par l'inondation subite dans le désert du Chaco, ne voyant plus aucune terre au-dessus de l'eau que les petites falaises de la rive gauche, traversaient le fleuve à la nage pour s'y réfugier. Quand les vigies, du haut des mâts nous les signalaient, nous courrions dessus avec le navire et nous les pèchions à l'aide de nœuds coulants et de nos embarcations. Malheureusement leur vigueur extrême et leur sauvagerie nous obligeaient presque toujours à les livrer aux cuisines pour éviter les accidents; et ceux que nous finissions par rendre moins farouches, périssaient presque toujours par l'enflure des pattes, à la suite du séjour trop prolongé dans l'eau.

Digitized by Google

Notre vitesse était très faible, car, pour ménager notre insuffisante provision de charbon de terre, il fallait souvent couper du bois sur les rives.

Les échouages fréquents nécessitaient des manœuvres longues et laborieuses, nous n'avancions guère que de 40 à 50 kilomètres par jour en moyenne.

Nous trouvant un jour arrêtés vers midi au milieu du fleuve devant des bas-fonds difficiles à franchir, on vint me prévenir qu'on apercevait sur les dunes de la rive gauche un cavalier suivi d'un enfant faisant des signaux d'appel.

Je fus on ne peut plus intrigué quand je reconnus à la longue vue que c'était un Européen en habit noir et cravate blanche qui chevauchait en plein midi, par une chaleur de 35°, sur cette plage déserte. J'envoyai immédiatement le chercher. Je le vis alors embarquer les deux selles et une petite valise, rendre la liberté aux deux chevaux et descendre ensuite dans l'embarcation avec son compagnon; quelques minutes après, montait à bord un petit vieillard de 80 à 85 ans, très leste et vigoureux, qui se jeta dans mes bras en m'apprenant qu'il était Bomplan et qu'il éprouvait la plus vive joie à embrasser des compatriotes. « Il n'en avait pas vu depuis tant d'années! »

« J'ai appris, me dit-il, dans ma propriété de Santa Anna à 40 lieues d'ici, la nouvelle bien extraordinaire d'un navire français remontant le fleuve. Je suis immédiatement monté à cheval et sans perdre une minute je suis accouru au galop pour vous atteindre au passage et vous demander de vouloir bien me prendre à votre bord. Je désire revoir encore cet admirable Paraguay si abondant en plantes rares, mais que, pendant mes dix ans de captivité sous Francia, il m'a été défendu d'explorer. J'ai bien des plantes à y recueillir pour compléter mon herbier. »

Comme je lui répondis que j'étais on ne peut plus heureux de faire connaissance avec le compagnon de voyage de Humboldt, de le recevoir à bord, il me pria de donner en même temps l'hospitalité à l'affreux petit mulâtre déguenillé qui l'accompagnait et qu'il me présenta comme son fils aîné.

Je ne pus m'empêcher de lui faire remarquer qu'il paraissait avoir perdu son temps pour perpétuer son nom si honorablement connu dans la science. Il me répondit qu'il n'avait pas eu le temps ni l'occasion de se marier plus tôt, qu'il ne l'était même qu'à moitié, mais qu'il comp-

Digitized by Google

tait régulariser un jour sa vie, rattraper le temps perdu et cesser à son retour en Europe, la vie d'Indien qu'il menait depuis si longtemps.

« Je compte partir l'année prochaine, me dit-il, pour l'Europe que j'ai quittée depuis 40 ans, j'y séjournerai au moins 2 ans pour publier tous mes travaux, puis je reviendrai à Santa Anna où, en exploitant une carrière de pierres située dans ma propriété, je trouverai les matériaux nécessaires pour construire une bonne maison à l'européenne, y établir ma famille et y finir mes jours. »

Malgré ses 85 ans, sa vigueur et son activité semblaient lui permettre encore ces longs espoirs.

Il semble inutile de rappeler ici que le célèbre naturaliste, après avoir accompli, au commencement du siècle avec Humboldt son grand voyage de cinq ans dans les contrées équatoriales de l'Amérique du Sud, fut nommé intendant de la Malmaison appartenant à l'impératrice Joséphine, qui l'avait pris en grande affection. A la chute de Napoléon, n'ayant pas voulu servir les Bourbons, il partit, en 1816, pour l'Amérique du Sud qu'il a toujours habitée depuis cette époque.

Il s'était établi dans la province des Missions, à Santa Borja, à une dizaine de lieues de la frontière du Paraguay, s'occupant toujours de botanique et d'agriculture. Il voulut, en 1820, introduire dans sa province la culture du « maté » ou thé du Paraguay qui forme la principale richesse du pays. Déjà plusieurs centaines de pieds réussissaient parfaitement sur sa propriété quand Francia, informé du fait, fit franchir la frontière à un détachement de 300 hommes qui vint incendier la propriété de Bomplan, massacrer ses domestiques, détruire toutes les plantations, menacer les habitants et enlever le naturaliste qui fut amené enchaîné au Paraguay et interné avec défense absolue de sortir de la localité appelée Cerito.

Il y resta pendant dix ans, sans qu'aucune démarche d'aucun gouvernement européen ait pu obtenir de Francia sa mise en liberté. On eut recours alors à Bolivar, l'illustre président de la Bolivie, auquel Francia n'osa pas refuser la liberté du naturaliste; celui-ci s'empressa, en 1831, de retourner à Santa Borja, puis, en 1853, à Santa Anna s'occupant toujours de botanique et d'agriculture et de soigner gratuitement tous les malades du pays.

Quelques jours après cette singulière rencontre, le *Bisson* arrivait à Corrientes, chef-lieu de la province des Missions, près de l'embouchure

Digitized by Google

du Paraguay; nous y fûmes parfaitement reçus par le gouverneur, le vieux général Ferré, célèbre dans ces contrées par la part qu'il avait prise dans toutes les guerres de l'Indépendance. Il se mit entièrement à ma dispostion pour me donner tous les renseignements que je pouvais désirer sur son pays et sur les difficultés de toute nature qu'allait me susciter le dur despotisme de Lopez et son hostilité contre tous les étrangers.

Dans le dîner qu'il nous donna conforme aux usages du pays, l'ordre du service des plats était absolument l'inverse du nôtre et les hommes seuls étaient assis à table : c'était la femme, assistée de ses trois grandes filles, qui nous servait en silence, comme l'exigeaient les anciennes coutumes patriarcales de l'hospitalité américaine.

Je ne restai que deux jours à Corrientes, le temps strictement nécessaire pour compléter mon combustible. Je voulais éviter d'avoir à en reprendre sur les rives du Paraguay. Le lendemain de notre départ, nous nous présentions à l'embouchure du Paraguay qui, avec ses 200 ou 300 mètres de largeur, nous paraissait singulièrement étroit auprès du vaste estuaire du Parana que nous venions de quitter. C'était un changement complet dans la nature des lieux et des habitants. Nous avions navigué jusque-là sur une nappe d'eau tellement large qu'une des rives était souvent invisible. Il était possible de descendre librement à terre dans des localités bien souvent désertes, mais où les habitants, quand on en rencontrait, étaient toujours bienveillants et prêts à rendre service. Nous nous trouvions alors dans un étroit cours d'eau enserré entre deux rives couvertes d'épaisses forêts où un gouvernement despotique, hostile aux étrangers, avait organisé une police très sévère pour faire respecter les traités qui défendaient toute communication entre les navires et la terre.

Du fort situé à l'embouchure du fleuve, et que surmontait le pavillon de la république du Paraguay, on nous tire un coup de canon pour nous obliger à mouiller et une embarcation montée par plusieurs officiers vêtus d'un uniforme assez singulier, accoste le *Bisson*. On nous fait subir un interrogatoire des plus complets sur les motifs qui nous amènent, sur l'armement du navire, la composition de tout l'équipage et des passagers. Il faut donner le nom, l'âge et la qualité de tous ceux qui sont à bord, ainsi que la quantité de munitions et d'approvisionnement de toute espèce. Je donne comme motif de mon voyage les dépêches officielles pour notre consul.

Digitized by Google

Ce ne fut qu'après une enquête approfondie qui dura 24 heures que nous fûmes autorisés à remonter jusqu'à la capitale de l'Assomption, mais avec défense expresse de débarquer nulle part et de ne jamais mouiller pour la nuit devant une ville ou un poste militaire, l'Assomption étant le seul port ouvert aux étrangers. Nous étions d'ailleurs prévenus que nous ne pouvions y séjourner que 24 heures. Notre arrivée faisait grande sensation dans le pays, car c'était la première fois, depuis l'ouverture du fleuve, qu'un navire européen pénétrait au Paraguay.

La navigation est beaucoup plus aisée, le cours étant beaucoup plus régulier que celui du Parana; son peu de largeur et les petites falaises des rives maintenaient une plus grande égalité dans la profondeur de l'eau et les échouages y étaient bien moins fréquents. En revanche, il était beaucoup plus sinueux et d'une navigation presque impossible pour des navires à voiles. Aussi n'y rencontrait-on pas un seul bateau, une seule barque.

Le fleuve aurait paru entièrement désert si, de distance en distance, sur la rive gauche formant la frontière, on n'apercevait au milieu d'une petite clairière ouverte dans la forêt un poste militaire formé d'un blockhaus et d'une vigie élevée sur quatre piquets à 10 ou 15 mètres au-dessus du sol. Au pied de la vigie, veillaient deux sentinelles; deux chevaux sellés étaient toujours prêts à partir au galop porter au président Lopez la nouvelle des moindres incidents qui pouvaient survenir. Le tigre enlevait parfois soldats et chevaux qui s'éloignaient trop du blockhaus et du sentier. Les vigies distantes en moyenne l'une de l'autre de 2 à 3 kil. étaient établies à chaque coude du fleuve de manière qu'aucun point de ses rives n'échappât à la vue d'une vigie au moins.

La rive gauche formant la limite du désert du Chaco qui appartenait à la Confédération Argentine était entièrement déserte; mais, comme celle du Paraguay, elle était couverte d'une épaisse forêt où abondait la luxuriante vie végétale et animale des tropiques.

Sur les pointes de sable, d'énormes caïmans étendus, la tête relevée, la gueule ouverte au soleil, étaient tellement immobiles, que nous les prenions d'abord pour des troncs d'arbres échoués sur les rives, car bien souvent nos balles tirées à 30 ou 40 mètres de distance ne semblaient même pas troubler leur repos, tant était impénétrable leur épaisse carapace. Nous ne pûmes réussir qu'à en tuer un seul, d'une balle dans l'œil. Ils étaient absolument invulnérables pour nos petits fusils de chasse.

Digitized by Google

En suivant les rives à quelques mètres de distance, le bruit de nos roues faisait sortir de l'eau des troupeaux de « cabiais » ou « cerpinchos », amphibies qui ont la dimension et l'apparence de porcs bien gras, de moyenne grandeur; pendant qu'ils remontaient lourdement sur les rives, on en tuait facilement un grand nombre. Nous avions cru d'abord y trouver une précieuse ressource pour la marmite de l'équipage; mais leur chair est d'un goût si détestable qu'on dut y renoncer dès le premier essai. Ils étaient tellement gras que, montés sur le pont, ils s'y étalaient comme un sac d'huile.

Les arbres fournissaient en revanche un gibier plus appétissant : des singes, des perroquets, des oiseaux variés, de toute espèce, et un genre particulier de canard qui perche sur les branches les plus élevées des arbres, donnaient souvent un excellent supplément de vivres à notre équipage.

Les images enfantines représentant le Paradis terrestre peuvent seules donner une idée du spectacle que nous avions sous les yeux ; même abondance de végétation luxuriante et d'animaux les plus variés, même solitude. Cette splendide végétation, le fourmillement de la vie en tant d'espèces différentes s'expliquaient facilement, non seulement par la splendeur de ce climat tropical, mais aussi par l'absence complète de l'homme. Nulle navigation sur ce fleuve, nul habitant sur ces rives que ces tristes et silencieux factionnaires perdus de distance en distance sur les bords de la forêt. L'insouciance de ces bêtes était telle qu'elles se laissaient tuer à bout portant et que bien souvent le coup de fusil qui faisait tomber un oiseau d'une branche ne faisait pas envoler les voisins. Je n'avais encore constaté un fait semblable que dans un îlot perdu de l'Océanie où les nuées de tourterelles qui couvraient les arbres n'avaient jamais entendu encore un coup de fusil.

Le fleuve très poissonneux fournissait également d'abondantes ressources culinaires; mais nous n'étions pas les seuls à pêcher. Les tigres, qui sont nombreux sur les rives du fleuve, y pêchent, dit-on, aussi à la ligne. Ils s'enduisent les griffes de morceaux de chair ou de graisse d'un gibier quelconque, puis descendent au bord de l'eau; ils y introduisent leurs pattes, restant parfaitement immobiles jusqu'à ce qu'un poisson vienne mordre à l'appât; un coup de patte le renvoie alors à terre. Le fait est tellement reconnu et affirmé par des témoins sérieux qu'on serait tenté de le croire.

Digitized by Google

Bomplan était émerveillé de tout ce qu'il voyait, de tout ce qu'il récoltait. Aucun pays au monde n'offre une plus riche et plus variée collection d'orchidées.

Je naviguais très lentement pour avoir bien le temps de lever la carte du fleuve et d'en étudier toute la riche nature. Ne voulant pas indisposer Lopez contre moi, j'évitais de débarquer sur la rive paraguayenne et je ne le faisais même, que de nuit, sur la rive argentine pour recueillir les observations astronomiques nécessaires au levé de la carte.

Mais nous voyions alors le revers de la médaille. Sous les tropiques, la vie devient aussi abominable la nuit qu'elle est délicieuse le jour. A peine le soleil était-il couché, que des nuées de moustiques nous infligeaient un intolérable supplice dont rien ne pouvait nous garantir. Le seul moyen de le rendre un peu moins cruel était de suspendre nos hamacs dans le haut de la mâtine à 12 ou 15 mètres du pont; les moustiques y étaient beaucoup moins nombreux. Tout l'équipage était en l'air, entre le lever et le coucher du soleil. Certains animaux subissent le même sort et sont tellement tourmentés par les moustiques que quelques-uns, comme les buffles, s'enfoncent dans les marais ne laissant que leur mufle hors de l'eau.

Nous nous présentâmes à la célèbre forteresse d'Humaïta armée de cent canons, postée dans un double coude si étroit et si difficile à franchir qu'elle arrêta pendant trois ans la flotte alliée des cuirassés du Brésil et de Buenos-Ayres, dans la guerre que ces deux nations ont faite au Paraguay, en 1865, et ils ne seraient jamais parvenus à franchir le défilé si une crue subite et très forte du fleuve n'avait permis à ces bâtiments de passer par-dessus les chaînes qui barraient le chenal. Les canons paraguayens d'anciens modèles furent incapables de percer les cuirassés: mais une fois au-dessus du passage d'Humaïta, cette flotte resta longtemps séparée de l'armée et privée de toute communication avec le bas du fleuve.

Je mouillais à 6 heures du soir devant la forteresse; un officier vint à bord me donner l'ordre de m'éloigner pour la nuit et d'aller hors de vue et de portée de canon. Quand je me présentai le lendemain, on ne me laissa passer qu'après m'avoir fait subir une seconde interrogation comme à l'entrée du fleuve.

(A suivre.) Contre-amiral MOUCHEZ.

Digitized by Google

MŒURS DES NOIRS SOUDANAIS

Les présentes notes résument en ce qui concerne les mœurs locales, quelques observations recueillies dans la partie de l'ancien gouvernement du Soudan français politiquement appelée « région du Sahel » et dont la capitale est Nioro. En qualité d'administrateur, nous avons résidé dans cette province, laquelle forme la zone limite des populations fixes et des populations ambulantes. Les transactions commerciales et agricoles rassemblent ces deux catégories sur le territoire de cette riche province, notamment à Nioro, où l'on rencontre les Sarakolés, les Bambaras, les Toucouleurs, les Diavandos et les Ouolofs qui sont sédentaires, les Pouls qui sont semi-sédentaires et les Maures qui sont presque exclusivement nomades.

Le bien-être du pays, parfaitement sain d'ailleurs, tire sa source des cultures qui portent surtout sur le mil, le maïs et le riz, de l'élevage du bœuf, du mouton et du cheval, enfin Nioro est le point d'arrivée des caravanes venues des salines de Taodény.

Ce pays a été successivement dominé par les Bambaras qui avaient Dar Mella (aujourd'hui Diara) pour capitale, puis par les Sarakolés de la famille Diawara, repris par les Bambaras de la famille Massassy et enfin subjugué par les Toucouleurs conduits par le grand conquérant toronké el hadj Omar.

La ville de Nioro a été fondée au XVIe siècle par une colonie de captifs dont les maîtres étaient des métis Maures-Diavandos. Sa citadelle fut élevée en 1857 par ordre d'el hadj Omar; les Français y pénétrèrent le 1er janvier 1891, sous le commandement du colonel Archinard, en mettant en fuite le sultan Amadou fils d'Omar.

Sauf les Bambaras qui sont plus ou moins pratiquants, tout le pays est acquis à l'Islam.

Habitations. — L'habitat des différentes races est, en général, la case ronde en pisé (banko) d'argile ou en paille tressée (seko); cette dernière est souvent enduite d'une couche d'argile délayée. La couverture est un cône de paille supporté par des bambous ou de longues perches réunies au sommet et liées sur des menues branches flexibles disposées horizontalement. Quatre maîtresses-perches qui ont servi de premier appui pour la construction à terre de la couverture, traversent à l'extérieur du

Digitized by Google

chaume par leur extrémité supérieure, en formant quatre cornes ; ces cornes et le sommet du cône sont plus ou moins ornés de paille, ou de grossières sculptures.

La case ronde n'a généralement qu'une porte d'entrée, parfois deux, opposées l'une à l'autre, jamais de fenêtre ; on voit cependant dans quelques-unes des trous d'aérage percés à 50 ou 60 cm. du sol. La case poul est oblongue avec une seule ouverture d'entrée ; elle est complètement formée de paille liée à des arceaux formant carcasse.

Il faut aller dans l'est et le nord-est pour trouver la case parallélipipédique en pisé dite bambara ; la couverture de ces cases est aussi en pisé (argamasse). On en construit à un ou deux étages. Des préoccupations artistiques ont amené des constructeurs à exécuter moulés en creux dans le pisé, des ornements géométriques ; des pointes à pommes couronnent aussi les murs pour les mêmes motifs.

La case bambara a souvent plusieurs entrées et même des fenêtres. Des sièges ou des lits en terre battue se trouvent aussi. Un enclos d'épines ou de pisé entoure les cases d'une famille ; l'entrée de cet enclos se fait chez les notables par une case (bafi) qui est une sorte de salle d'attente.

Les habitants aisés possèdent habituellement une ou plusieurs cases réservées aux hôtes de passage. La paroi intérieure de ces cases est décorée par des symboles de bienvenue peints, en rouge, en bleu, ou en blanc. Ces peintures grossières représentent : une calebasse remplie d'arachides ou une main. Pour exécuter cette dernière figure, l'artiste trempe sa main dans la matière colorante et l'applique les doigts étendus sur le mur (1).

Aucune de ces constructions ne comporte de cheminée : les cannes, les hampes de lances, différents ustensiles suspendus aux perches de la charpente, sont à dessein brunis par la fumée des brasiers allumés pour la cuisine ou le chauffage par les nuits d'hiver ; lorsque la teinte paraît suffisante, ces objets sont tamponnés à l'huile; ils prennent alors une jolie couleur rouge brun d'un très agréable aspect.

Vie locale. — Comme les anciens Romains, les hommes de condition libre passent tout leur temps sur les places publiques, assis ou couchés sur des échafauds abrités de l'ardeur solaire par une couver-

(1) Sur le roc des habitations préhistoriques des cavernes de Chelly (Nouveau-Mexique) on trouve la même empreinte exécutée par le même procédé.

Digitized by Google

ture de paille ou quelque arbre feuillu. Dès le matin, ils viennent s'y installer avec une peau de chèvre ou de mouton pour tapis et une marmite d'eau pour les ablutions. Les places avoisinant les mosquées sont plus fréquentées, on y cause des affaires du pays, on y raconte des histoires, on y psalmodie le Coran. Les Soudanais estiment que le siège de la pensée se trouve dans le ventre.

Le noir ne sort de son *far niente*, qu'à l'aide d'une bruyante excitation. Aussi bien pour le combat que pour le travail de la terre, le chant et la musique des griots lui sont nécessaires pour avoir un peu d'entrain : il est fréquent de voir exécuter les semailles du mil par un village entier, aux sons d'une musique à tours de bras, tams-tams de toute tailles, à mains ou à baguette, balafons, clochettes de fer, guitares, flûtes, etc. La pénétration européenne a fourni à ces orchestres un nouvel instrument, les vieilles boites de conserves. La musique instrumentale est un privilège des griots ; pourtant, sans déchoir, un homme libre qui n'est pas de cette caste peut jouer d'une guitare monocorde.

On danse surtout la nuit, par les beaux clairs de lune. S'il n'y a pas de musiciens, les spectateurs marquent la cadence par des chants et des battements de mains. L'instrument accompagnateur n'est le plus souvent d'ailleurs qu'une grande calebasse pleine d'eau dans laquelle on fait surnager une autre calebasse renversée un peu plus petite. On frappe avec deux baguettes sur ce tam-tam improvisé.

Habituellement un seul sujet danse à la fois. En dansant, les Sarakolés aiment à agiter un foulard, une écharpe ; la Khassonkaise se projette en avant en rejetant la tête et les pieds en arrière ; la Ouassouloukaise marche en se contorsionnant et en dodelinant de la tête ; la Mauresque a des poses et des mouvements lents ; la danse représente souvent aussi par une vive pantomine : la guerre, la chasse, l'amour.

Les jeux les plus répandus sont : le jeu des cauris, analogue à notre jeu des osselets ; le jeu des bûches, analogue à notre jeu de dames. Le damier est remplacé par de petits tas de sable, suivant qu'on joue avec des bûches, ou par des trous dans le sol si l'on joue avec de petits cailloux. Les jetons blancs et noirs sont remplacés par deux calibres ou deux couleurs de cailloux, par des bûches écorcées et non écorcées.

La coiffure des femmes est toujours compliquée. Pour maintenir les arrangements de cheveux, les femmes fabriquent une pommade de beurre de karité et de poussier de charbon. La jolie coiffure en cimier

Digitized by Google

des Khassonkaises se retrouve jusque dans le Bornou. Il ne faut pas moins d'une journée pour faire cette coiffure, journée de souffrance pour l'opérée, car pour l'arrangement il faut étirer des cheveux naturellement crépus. Les femmes pouls, qui ont les cheveux lisses, ornent leur coiffure de verroterie, d'ornements métalliques brillants, de petits coussins garnis de perles, de boules d'ambre, etc. Un petit filet teinté de bleu est coquettement jeté sur la coiffure des Sarakolaises.

Les hommes presque tous se rasent les cheveux ; les non-musulmans portent souvent des cadenettes.

La politesse est très formaliste. Il est flatteur de montrer qu'on sait à quelle famille appartient toute personne qu'on rencontre. Les formules de salutations sont longues, l'intérêt se manifeste non seulement pour la santé de celui qu'on salue, mais pour celle de ses parents, de ses animaux domestiques, etc.

Pour parler à un chef, on doit descendre de cheval, quitter ses armes, jeter son bâton, enlever ses sandales, se découvrir la tête. On porte au côté gauche de la poitrine la main qui a pressé celle de la personne saluée.

Les noirs ne s'embrassent pas.

Les gens du sud saluent en fléchissant le corps à droite, en élevant vers la tête le poing droit fermé ; en exagérant cette marque de respect, on met un genou en terre.

Les injures aux ascendants sont vivement ressenties. Lorqu'on s'informe du motif d'une rixe, l'un des partis dit souvent : Il a insulté ma mère. Une des plus fréquentes injures est celle-ci : J'ai cassé la calebasse à ta mère.

Chaque jour de la semaine est réservé à certaines occupations : le lundi et le vendredi on se rase la tête ; le mardi, le jeudi, le vendredi et le lundi on fait des ablutions générales ; le jeudi, le vendredi et le mardi on lave le linge ; le vendredi on taille et coud les effets.

La circoncision a toujours lieu un vendredi de la saison fraîche.

Si un malheur, un accident quelconque survient à quelqu'un pendant une de ces occupations, il changera le jour où il avait l'habitude de l'effectuer, dans la crainte de nouveaux malheurs ou accidents.

Les noirs sont agiles et capables d'effectuer des courses extraordinaires, moins par une grande vitesse effective, que par la continuité d'une bonne allure soutenue sans arrêt pendant deux ou trois jours.

Digitized by Google

Dans les chemins poussiéreux, le voyageur se protège la bouche par une feuille verte soutenue par une paille la traversant deux fois; il tient la paille entre ses lèvres.

En voyage, le noir, isolé, réduit son bagage à une peau de bouc. Il s'arme suivant ses moyens : d'un fusil, d'un sabre, d'une lance, d'un couteau ou d'un bâton. La peau du bouc, telle qu'on la prépare au Soudan, est d'ailleurs très recommandable à tous les voyageurs, l'eau s'y conserve très fraîche, elle communique pourtant à l'eau une saveur à laquelle il faut se faire; mais d'autre part, comme cette eau est rarement propre, on la boit sans la voir, ce qui en facilite l'ingestion. Pour boire, on retourne le col de la peau du bouc et on saisit le cuir entre les dents, en même temps qu'on hausse ou baisse le fond du récipient avec l'une des mains; on évite par la filtration entre les dents d'avaler les corps étrangers ou les animaux qui s'y pourraient trouver.

Le porteur d'un caïd (dépêche) tient habituellement sa missive pincée dans une baguette fendue, portée à la main.

Castes. — L'ordre hiérarchique des castes est ainsi constitué :

1° Princes régnants; 2° Chefs secondaires, Fodié (1er marabout), Moalimou ou Tierno (lettré) (1), Al Fara (marabout), Talibé (étudiant), Al Kadi (juge), Notables de condition libre, autres hommes libres n'exerçant pas de profession manuelle; 3° Captifs de case; 4° Captifs de traite; 5° Médecins de profession; 6° Ouvriers en cuir; 7° Tisserands; 8° Forgerons; 9° Ouvriers en bois; 10° Griots.

Originaires de toutes castes : Gens du dionfoutou (cour d'un prince); Sofas (soldats).

Dans chaque famille, un malheur, un accident ou un simple fait désagréable arrivé à un ancêtre un jour qu'il avait rencontré un animal quelconque dans des circonstances particulières, a rendu la descendance respectueuse de cet animal; la famille lui doit protection, elle est devenue, comme disent les Soudanais : amie de l'animal ainsi rencontré et devenu leur totem (2): La famille des Diallo a pour totem la perdrix, les Nian ont le lion, etc. Les familles de même totem ne constituent pas une caste, elles n'ont aucune obligation réciproque.

---

(1) De l'arabe : *âlem*.

(2) Catégorie d'objets ou d'animaux rattachée à un groupement humain par quelque légende superstitieuse, pour laquelle existe une communauté de culte.

Digitized by Google

Captifs. — Les captifs nés chez le maître sont dits captifs de case. Cette catégorie de captifs jouit d'un grand nombre de privilèges : le captif de case ne peut être vendu, il peut être propriétaire, il peut avoir lui-même des captifs ; le captif de traite n'a aucun de ces privilèges. Sauf le travail et la guerre, la vie des maîtres et des captifs est sensiblement la même. Le maître ne travaille pas et généralement le captif ne fait pas la guerre.

L'attachement des maîtres à leurs captifs est grand; les captifs forment un échelon de la famille du maître et par bien des points la situation des captifs de case a quelque analogie avec celle des affranchis romains de « Jus honorum », avant que Justinien leur eût effacé toute infériorité sociale.

Les captifs des deux sortes sont en général moins intelligents que les gens de condition libre; il en est de très déprimés, sans doute à cause des travaux exigés d'eux dès l'enfance. Nos villages de Liberté, qui recueillent les captifs évadés, mettent cette observation en évidence, par comparaison avec les villages de population d'origine libre.

Un jour, pour passer en pirogue le rapide de Badumbé, j'avais pris dans l'embarcation un homme du village voisin de Liberté. J'avais pensé que cet homme, habitant devant le rapide même, pourrait donner la main aux laptots et nous être utile pour franchir ce passage. Mon choix ne fut pas très heureux, c'est tout tremblant que cet auxiliaire se blottit au fond de la pirogue. Lorsque nous eûmes atteint le rapide, les laptots se mirent à l'eau au plus fort du courant, pour maintenir la pirogue droite pendant que je poussais à la perche. Voyant nos efforts, le captif voulut cependant nous aider et sa bêtise lui suggéra ce moyen : s'arc-boutant du derrière sur une membrure du fond, il poussait de toutes ses forces sur la lisse de la pirogue pour la faire avancer...

Les captifs de case, en raison de leurs prérogatives, n'ont guère de raisons de s'enfuir de chez leurs maîtres si ce n'est pour échapper à sa justice après une faute grave, il n'en est pas de même des captifs de traite ou de guerre. Tous les évadés sont d'ailleurs reçus dans nos villages de Liberté et protégés, sous certaines conditions, envers leurs anciens maitres.

J'ai connu dans le Guidimaka un Sarakolé qui devait de curieuses aventures à sa captivité. Cet individu, nommé Abd er Ahman, fut vers l'âge de sept ou huit ans ravi à son village du Guidimaka par des

Digitized by Google

Maures pillards. Emmené dans le Sahel, vendu plusieurs fois à travers le Sahara, de maître en maître, de tribu en tribu, le jeune captif courut ces territoires de la côte occidentale à la Tripolitaine. Par d'autres captifs, il apprit un jour que, loin dans le Sahel, il y avait un pays toubab d'où les Maures ne pouvaient reprendre leurs captifs évadés. Abd er Ahman réussit à s'enfuir et atteindre ce beau pays, un poste du Sud algérien.

Là, il s'engagea dans un régiment de tirailleurs; il servait depuis plusieurs années lorsque éclata la guerre de 1870. Les tirailleurs passèrent la Méditerranée et furent immédiatement dirigés au feu. Blessé à la bataille de Coulmiers, Abd er Ahman fut fait prisonnier et encore une fois emmené en captivité. Mais pour un Soudanais il paraissait aussi urgent d'échapper aux Allemands qu'aux Maures; il s'évada donc et avec quelques soldats français compagnons d'infortune il gagna la Suisse, puis se dépêcha de rentrer en France rejoindre son régiment. Enfin en 1871, il fit la campagne de la grande Kabylie.

Mais le terme de son engagement étant atteint, ses sept années terminées, Abd er Ahman ne se rengagea pas, il était « fatigué » comme disent à leur libération nos soldats soudanais, c'est qu'il avait appris, au service de la France, qu'on pouvait aller dans son pays par une autre voie que le Sahara. Avec ses économies de tirailleur il paya son passage pour Saint-Louis du Sénégal, dès lors en pays de connaissance, il remonta le fleuve, revint dans le Guidimaka où il eut le bonheur de revoir ses parents après plus de vingt ans d'absence.

Dévoué aux Français, Abd er Ahman vit encore, très vigoureux, il réside à Bakel maintenant. Ce brave homme rend fréquemment des services au commandant de son cercle, c'est un guide sûr, un chasseur expérimenté. Abd er Ahman à qui j'ai appris que « son » campagne de grande Kabylie donnait droit à la médaille coloniale attend sa « médaille merci ». On sait que les soldats soudanais appellent ainsi les décorations qui ne donnent droit à aucune pension.

On apprend à lire et à écrire en lisant et copiant les sourates du Coran. La lecture et l'écriture, pour les écoliers, se fait sur des planchettes aux contours incurvés appelées lohés; lorsqu'on change de leçon, on lave la planchette. On n'écrit guère que la langue arabe; pourtant les lettrés écrivent aussi les autres langues avec des caractères arabes.

Digitized by Google

Les illettrés sont très nombreux; aussi, bien qu'il y ait une histoire locale écrite, des légendes, etc., c'est surtout aux conteurs que l'on doit leur connaissance. Voici une légende entendue un soir :

A Ouagadougou, un nommé Konté vivait avec sa femme et deux enfants, Alliou et Simiri. Alliou était le propre fils de Konté; Simiri était un orphelin recueilli par charité. Une année les sauterelles ayant dévasté trois fois les lougans, le mil vint à manquer. Lorsque la femme de Konté eut à piler ses derniers moules de mil, elle pensa qu'il était fâcheux d'avoir à partager ces vivres avec l'orphelin Simiri. Pour n'en pas venir là, elle imagina ce stratagème : ayant emmené les enfants au marigot, elle les lava tous deux, son fils avec de l'eau et Simiri avec du beurre, puis elle les plaça au soleil et leur dit : « Le premier de vous qui sera séché mangera la calebasse de laklallo que j'ai préparée ». Alliou fut bientôt près de la calebasse, il mangea tout son saoûl.

N'arrivant pas à se sécher, Simiri rentra à la case à son tour, mais il n'y avait plus rien à manger ce jour-là, l'enfant pleura beaucoup, puis il s'en alla loin loin dans la brousse. Il était affamé, lorsqu'il parvint à découvrir un gros baobab couvert de touros, il fut bien surpris car depuis longtemps tous les touros du pays avaient été cueillis. Malheureusement le tronc lisse et mordoré du gros arbre ne donnait aucune prise à l'enfant pour grimper et atteindre les fruits ; il allait abandonner sa trouvaille, lorsqu'il eut l'idée de dire à l'arbre : « Donne-moi à manger », et voilà que les branches s'inclinèrent jusqu'à lui. Simiri se rassasia puis il revint à Ouagadougou.

« Où as-tu trouvé à manger? lui dit sa mère adoptive en le voyant. — Je n'ai pas mangé répondit Simiri. — Tu mens ! vois comme ton ventre est gros », lui dit la femme.

Les jours suivants, la femme de Konté employa encore le même artifice pour ne pas partager le mil avec Simiri et de son côté l'enfant retournait à l'arbre bienfaisant aussi souvent que la faim l'y poussait. Enfin, les dernières boulettes de mil furent mangées à la case de Konté. Simiri s'en alla à son arbre et en rapporta suffisamment de « touros rémé » pour nourrir Konté, sa femme et son fils. « Nous te devons la vie dit Konté à l'enfant, dorénavant tu seras le maître et nous t'obéirons en esclaves. »

L'année suivante, il y eut énormément de mil. Un jour, devant une grande assemblée, Simiri raconta son aventure. Konté, sa femme et son

Digitized by Google

fils, consternés de cet affront, eurent si grand'honte de leur conduite qu'ils en moururent tous trois.

Le lettré moalimou qui instruit les enfants reçoit de leurs parents une rémunération en nature. Par les belles soirées de mars, les élèves réunis par bandes, s'installent autour d'un grand feu d'herbes sèches, et là, criant à tue-tête, chacun pour son compte répète le plus vite possible les versets appris dans la journée.

La Prière. — A 5 heures du matin, on fait deux prières; à 6 heures, on en fait deux autres; à 2 heures du soir, on fait quatre prières; à 5 heures, on en fait quatre; à 6 heures on en fait trois et enfin on en fait sept à 8 heures du soir. Indépendamment de ces prières, les hommes pieux disent, sur le chapelet, un nombre plus ou moins considérable d'oraisons et d'invocations.

La prière (*Salam*) se dit ainsi, avec l'accentuation locale :

Debout en levant les mains, les paumes en avant à la hauteur de la tête : *Allah K'bar.*

En fléchissant le haut du corps, les mains sur le devant des cuisses : *Allah K'bar.*

En se prosternant le front à terre, les mains à terre, deux fois : *Allah K'bar.*

Debout, les mains sur le côté, la tête penchée en avant : *Allah K'bar.*

On dit ensuite le « *Fati hatoul k'tabi* » : *Besm ellah el rohman el rahim el amdou lillahi rabi el lamina el rohman el rahim maliki is oumi dini ia cana boudou ouahia cana stahin he dina si ratah mousta rihma si ratah leszina ana hamta allehim hahiroum moha loubi allehim ou allah da lihna. Amina.*

On dit ensuite le « *Minelgui netti* » : *Oula ozoubi rabid nassi maliki nassi illahi nassi minssari illous houassi illah kann nassi illedi hiou ouash houissou fissidori nassi minelgui netti oua nassi.*

Assis à terre, les jambes repliées à droite, en scandant le rythme des versets avec l'index de la main droite sur la cuisse droite, on dit le « *Assiadou atahiatou* » : *Atahiatou lillahi zekeh iatou lillahi atehi batou celavatou lillahis alamou alehika ahiou anebi iou rama toulahi oua barca touhou salam alehna oua allah ibad allahi salehina.*

Assiadou hann lahilahi illa lahi lahi ouad aou lassahi kalahou oua assiadou ana Mahammedou abou daou oua rassoul aou.

Salam allehi koum.

Digitized by Google

Les gris-gris. — Les gris-gris sont habituellement des versets du Coran transcrits par des marabouts sur de petits carrés de papier et enfermés dans des sachets en cuir plus ou moins ornés, ou dans des cornes d'animaux. Dans la confection des gris-gris, il entre quelquefois un objet baroque : dent, ossement d'homme ou d'animal, morceau de bois ou de vêtement, poils, etc. et souvent aussi un *hâtim* (1).

Le *hâtim* est un arrangement de nombres consécutifs sur les cases d'un carré, tel que la somme des chiffres en rangée horizontale ou verticale, soit égale à un chiffre égal lui-même à la somme effectuée en donnant une certaine valeur à chacune des lettres du mot Allah.

En voici un exemple :

En donnant aux quatre lettres arabes *Allh* (1) avec lesquelles on écrit le mot que nous traduisons *Allah*, les valeurs suivantes : A = 1, l = 30, h = 5, on a pour total $1 + (2 \times 30) + 5 = 66$. C'est ce nombre 66 qui devra être la somme de chaque rangée du hâtim dans le sens horizontal ou dans le sens vertical.

Pour faire le hâtim à neuf cases, le marabout retranchera 15 de 66, puis divisera le chiffre ainsi obtenu par la racine carrée du nombre des cases, c'est-à-dire par 3, le quotient sera 17, il commencera à numéroter les cases du carré avec le chiffre suivant immédiatement ce quotient dans l'ordre de la numération, soit 18, et par un arrangement convenable, il obtiendra le hâtim de la figure 1.

Fig. 1.

23	25	18
19	21	26
24	20	22

Fig. 2.

16	19	22	9
21	10	15	20
11	24	17	14
18	13	12	23

En attribuant aux lettres du mot *Allah*, les mêmes valeurs, pour faire le hâtim à seize cases, le marabout retranchera 34 de 66, puis divisera le chiffre ainsi obtenu par la racine carrée du nombre des cases, c'est-à-dire par 4, le quotient sera 8, il commencera à numéro-

(1) Voir la *Revue scientifique* du 14 juin 1902 : *Les Carrés magiques*, par P.-A. Mac-Mahon (Conférence faite devant la *Royal Institution* de Londres).

Digitized by Google

ter les cases du carré avec le chiffre suivant immédiatement ce quotient dans l'ordre de la numération, soit 9, et avec un arrangement convenable, obtiendra le hâtim de la figure 2.

On fait des hâtims pour des carrés d'un plus grand nombre de cases et pour d'autres valeurs attribuées aux lettres du mot *Allah*.

Comme pour beaucoup d'indigènes, l'écriture est encore regardée comme frisant la magie. Dieu sait combien de laisser-passer délivrés dans nos postes, sont devenus d'excellents gris-gris. Les gris-gris provenant d'un ancêtre, d'un ami, d'un homme considéré, sont recherchés : d'une manière générale ils donnent des garanties de toutes sortes, ils préviennent ou guérissent les maladies et les blessures, ils donnent la chance en quoi que ce soit. Musulmans et infidèles ont une égale conviction de l'efficacité de ces amulettes.

Les gris-gris se portent suspendus au cou, aux bras, à la ceinture, à la cheville, sur certaines parties du vêtement ou de l'armement, il y a notamment des vêtements de guerre que des centaines de gris-gris transforment en une véritable armure de cuir.

Un bon nombre de superstitions vient s'ajouter à la foi des gris-gris :

Commencer un voyage le jeudi est de bon augure.

Un serpent qui traverse de droite à gauche le sentier devant un voyageur, ou deux oiseaux qui s'élèvent ensemble de chaque côté du chemin, sont aussi d'heureux présages.

On rencontre au bord des chemins, particulièrement près des gués, des arbres couverts de petits chiffons de toutes couleurs. C'est le *tali* des Toucouleurs, le *nima taba* des Mandingues, auquel le voyageur attache un lambeau de son vêtement pour assurer le succès de sa route.

Certains versets du Coran transcrits sur des morceaux de calebasse sont suspendus à des piquets, dans les lougans, pour écarter les sauterelles.

On peut causer la mort d'une personne en lui serrant la main, si l'on porte certains signes tracés dans la paume.

Un sorcier de village prédit à jour fixe, le décès d'un individu. Le poison peut au besoin se charger de justifier la prophétie. J'ai vu un

(1) Le h final est un « ta » marbouta, qui se prononce â.

Digitized by Google

porteur de Solinta mourir, entre Badumbé et Nioro, de la morsure d'un serpent; cet homme s'est éteint très tranquillement en disant qu'il avait été prévenu par le sorcier de son village, qu'il mourrait au cours de ce voyage.

Les sorciers donnent aussi des recettes médicales, en voici une contre l'impuissance (1).

Écrire sur une planchette (*laha*), les formules ci-après :

L'homme ne peut être sourd à la voix de Dieu.
L'homme ne peut rien ordonner à Dieu,
Dieu est le souverain maître.
Il n'y a qu'un vrai culte : Celui de Dieu ;
C'est le culte des honnêtes gens,
Toujours soumis aux commandements de Dieu.

Laver l'écriture de la planchette avec une mesure d'eau versée dans une calebasse, jusqu'à disparition complète des signes, mettre dans cette eau de lavage des feuilles de l'arbre appelé *Sandialili* avec un peu de miel. Boire la décoction à six heures du matin.

Excision et Circoncision. — Quoique facultative suivant le dogme islamique, au Soudan, l'excision (*el khifad*) est habituellement pratiquée sur toutes les jeunes filles, vers l'âge de dix ans. L'opération est faite par des matrones. Les Bambaras fétichistes la pratiquent également, mais d'une manière moins barbares, en trichant un peu. La circoncision est d'habitude générale chez les musulmans et les fétichistes, elle est subie de la 12e à la 15e année. C'est toujours l'occasion de fêtes.

Les jeunes gens des deux sexes qui doivent être opérés dans l'année, chantent le soir, en faisant des rondes :

Bé quié bala inia ka i kana sila
Ni si landa maroufa si go si ga (2).

Lorsque arrive l'époque fixée, les jeunes garçons nomment un chef et s'affublent de costumes carnavalesques : vêtements de femmes, boubous trop grands, mitres gigantesques, ils s'arment d'une lance plus ou moins artistement travaillée, et s'en vont dans la brousse pour y vivre un mois à l'écart.

(1) Lue dans un manuscrit ayant appartenu à Amara, fils de l'almamy Samory.

(2) Lors de la circoncision, si tu as peur et te sauves, on te tirera des coups de fusil.

Digitized by Google

Au village, c'est le moment de bien garder poules et moutons, car il est admis que tout ce que peuvent voler les jeunes gens durant cette période, leur est légalement acquis. Une autre période est consacrée aux danses, les jouvenceaux se couvrent alors de beaux vêtements et de bijoux prêtés par les femmes, ils s'oignent le visage pour être plus jolis ; pendant ces jours de fêtes, ils ont le droit de fouetter les filles ! et j'en ai vu qui usaient de leur droit.

Mariage. — La règle endogamique impose le mariage dans sa caste. La règle exogamique défend le mariage : hors sa caste ; avec sa mère ; avec sa sœur ; avec sa nièce ; avec la sœur de sa mère ; avec la sœur de son père ; avec les filles nourries à la mamelle, par sa mère ; avec les filles de sa nourrice ; avec la sœur de sa nourrice ; avec une fille de sa femme : avec la mère de sa femme ; avec la femme de son père ; avec la femme de son fils.

Pourtant les hommes de la 1re caste peuvent se marier avec des femmes des 2e, 3e et 4e. Ceux de la 2e peuvent se marier avec des femmes de la 3e et de la 4e, pourvu toutefois que ces femmes ne proviennent pas des 6 dernières castes.

La différence de religion n'est pas un empêchement au mariage, mais un bon musulman doit s'efforcer de convertir sa femme au culte du vrai Dieu. La différence de race n'est pas non plus un obstacle au mariage, sauf cependant pour la famille Diavando ou Diawanbé, avec laquelle personne ne s'allie, bien que ses membres soient croyants.

La jeune fille est en quelque sorte achetée par son fiancé, lequel paie aux parents une dot convenue. La dot est habituellement évaluée en captifs et payée en valeurs diverses, elle varie d'importance suivant la richesse ou la considération des contractants, la beauté de la jeune fille, etc. ; elle est de un à dix captifs pour les hymens ordinaires. Des personnes pieuses, donnent souvent leurs filles en mariage aux marabouts, sans exiger aucune dot ou même en en fournissant une de leurs deniers.

Il arrive que les parents sont pressés de jouir du produit de la dot de leur enfant, ou que tel individu veut se réserver telle jeune fille pour femme : la jeune fille est alors fiancée avant sa nubilité. Il est rare, doit-on dire d'ailleurs, que même après la consommation du mariage, la dot soit intégralement payée.

En cas de répudiation résultant d'un fait imputable à la femme, les

Digitized by Google

parents de celle-ci doivent reverser à l'époux, tout ou partie de la dot, suivant décision du cadi.

Les femmes sont plutôt volages après qu'avant le mariage. Une femme toucouleure, pressée par un Européen, lui dit : « Attends encore une semaine, je serai mariée... »

Inhumations. — Avant d'inhumer le corps des défunts, on leur enlève bijoux et gris-gris, on les lave et on leur assouplit les articulations. Les corps sont ensevelis et couchés sur le côté droit dans une fosse peu profonde, la face tournée vers l'est. Une pierre est fichée en terre à l'aplomb de la tête du mort. Dans la brousse, on protège les tombeaux de la profanation des hyènes, par un enchevêtrement d'épines chargé de pierres.

Le passant doit jeter un caillou à la tombe près du chemin ; sur les sentiers fréquentés des tumulus énormes arrivent ainsi à être formés.

Les Maures soudanais.

Les Maures du nord soudanais ne font presque pas de cultures, ils vivent d'élevage, de commerce et de pillage, ils ont pourtant au point de vue agricole des raffinements inconnus des noirs, ils cultivent quelques fleurs et de la menthe qu'ils savourent en infusion sucrée.

Voici une de leurs manières d'exécuter une razzia de bétail : Sur une route éloignée des puits et des mares, ils disposent à l'avance dans le sable, d'étapes en étapes, une quantité de peaux de boucs pleines d'eau suffisante pour abreuver le troupeau qu'ils se proposent d'enlever. Le coup fait, c'est par cette route, à eux seuls possible, qu'ils s'éloignent du lieu du vol. Les gens des villages volés se mettent parfois à leur poursuite, mais perdent leur temps en croyant les trouver aux points d'eau forcés.

Ils pratiquent aussi ce qu'on pourrait appeler l'escroquerie au captif : Un Maure vient vendre un captif dans un village du nord, contre du mil, de la guinée, etc., pour trouver plus facilement un acheteur, il prétexte le besoin urgent d'une certaine somme pour solder un créancier pressant. Le marché est généralement conclu à l'avantage de l'acheteur, tout heureux d'avoir saisi une belle occasion ; le vendeur lui, file rapidement du côté du sahel. Le captif, complice de son ancien maître, ne tarde pas à aller le rejoindre, en faussant sans vergogne compagnie au villageois sédentaire, pour aller au besoin recommencer ailleurs la

Digitized by Google

même supercherie. Le guet-apens à main armée est un procédé favori des Maures.

Les Maures élèvent des bœufs, des chameaux, des chevaux (ces derniers sont médiocres et ne valent pas ceux du Kaarta) mais leur richesse repose surtout sur l'élevage des moutons et des chèvres. Certaines tribus mal partagées en territoires, ne vivent que du lait de leurs chameaux.

Dans les régions parcourues par ces peuples, c'est d'ailleurs le chameau qui rend la vie humaine possible. Aussi ce compagnon est-il l'objet des soins les plus assidus, son existence, comme celle d'un homme, est caractérisée à toutes les époques; les noms seuls qu'il reçoit en donnent une idée, en voici quelques-uns :

Naga	Femelle.	
Legha ou Aachera.	id.	qui vient de mettre bas.
Férouga	id.	stérile.
Faal.	Étalon.	
Mysseur	id.	pendant la période d'accouplement.
Makheloul	Chameau	d'un an.
Ould el boum . . .	id.	de deux ans.
Heng	id.	de quatre ans.
Rebaa ou el Gaoud.	id.	de cinq ans.
Aazara	id.	porteur de fardeaux.
Zougal.	id.	castré, de bât.
Djemel.	id.	d'au moins six ans.

Pour faire relever un chameau récalcitrant, les Maures projettent une poignée de terre ou de sable dans la bouche de l'animal. Ils le font coucher en le frappant de la main sur le dessus de l'encolure, en l'encourageant par le cri kss ! kss ! kss ! Au repos, et quelquefois au pâturage, les chameaux sont entravés par une corde qui leur maintient ployée au genou l'une des jambes de devant.

On peut dire que le chameau craint l'eau : souvent après avoir traversé une rivière à la nage, l'animal tombe malade et meurt en quelques heures. Même lorsqu'il y a de l'eau en abondance, on ne fait boire les chameaux que tous les trois ou quatre jours seulement, pour leur conserver l'habitude de la sobriété.

Une plante appelée *dahané* par les Sarakolés est vénéneuse pour les

Digitized by Google

chameaux ; ce fait est d'autant plus curieux que cette plante est comestible pour l'homme et la plupart des animaux. Heureusement la *dahané* ne croît que dans les lieux humides.

Maigre et sec, le Maure est susceptible de supporter les plus grandes privations, à l'égal de son compagnon favori le chameau. A Nioro, quelques individus de cette race ayant été enfermés dans une enceinte en pisé, se sont abstenus de boire pendant plusieurs jours en consacrant entièrement l'eau de leur ration à ramollir la terre du mur de l'enclos pour y pratiquer une brèche et s'enfuir.

Les Maures ont de bons forgerons, lesquels font indifféremment un mors de bride, un chapelet, une serrure, une arme blanche ou la réparation d'un fusil. Ils travaillent accroupis et leur outillage ne comporte que de petits instruments dont la plupart sont confectionnés par eux-mêmes. Leur forge possède le traditionnel soufflet composé de deux peaux de boucs, qu'on manœuvre en ouvrant et en fermant les mains en même temps qu'on élève ou qu'on abaisse l'un ou l'autre bras. Une culotte en bois conduit le vent au feu par sa troisième branche formée d'un vieux canon de fusil. Leur enclume à une corne, rappelle celle de nos cordonniers. Leurs creusets, en argile. sont presque sphériques et de la grosseur d'une petite pomme.

Les ouvriers maures fabriquent leurs limes, la taille laisse d'ailleurs à désirer. A défaut de filière, ils font à la lime des filetages assez réguliers, les filets des écrous sont taillés avec un bec-d'âne aigu. Leurs forets se montent sur un porte-outil muni à sa partie supérieure d'une boule de résine dans laquelle on a noyé des matières pesantes pour faire volant. Cet arbre-porte-outil passe dans l'œil d'une traverse qui lui est suspendue par deux balancines en cuir. En faisant coulisser par un mouvement de va-et-vient la traverse le long de l'arbre, après avoir préalablement enroulé les balancines autour de ce dernier, on provoque la rotation de l'arbre porte-outil alternativement à droite et à gauche. L'outil étant en marche, il suffit de presser la traverse à une cadence convenable pour entretenir le mouvement : la force vive emmagasinée par la boule pendant cet effort, sert à remonter la traverse dans la seconde phase du fonctionnement.

La serrurerie des Maures est perfectionnée. Les cadenas pour peaux de bouc ont surtout excité la sagacité des constructeurs. On voit de ces objets dont l'ouverture nécessite la connaissance de trois ou quatre

Digitized by Google

combinaisons de mouvements de clef. Les clefs sont plates, bizarrement découpées et se portent habituellement suspendues au cou.

La confection des poignards prête à des dispositions compliquées de construction et d'ornementation très appréciées. On affectionne particulièrement le démontage en nombreux morceaux, ou bien encore deux poignards l'un dans l'autre, disposés de façon qu'un des fourreaux taillé en lame reste dans la blessure du premier coup porté. Si on confie un métal précieux, pour un certain travail, à un ouvrier maure, il ne se fera pas grand scrupule de s'en approprier une partie et de rendre un alliage moins noble.

Les pièces métalliques de harnachement sont enrichies d'applications de feuilles d'argent, d'étain, de cuivre, etc. Les étriers sont munis par dessous d'une gaine transversale remplie de grains formant grelots. Les ouvrages en bois noir sont agrémentés d'incrustations de fil d'or, d'argent, de cuivre, formant des pointillés, des arabesques aux reflets nacrés.

Le rabot des ouvriers travaillant le bois, tient tout entier dans le creux de la main. Il est formé de deux flasques en bois entretoisées par un boulon qui sert en même temps à retenir le fer par l'intermédiaire d'un coin. La table de l'outil est formée d'une plaque de fer percée d'une lumière rectangulaire pour le passage du taillant.

Les Maures ne se font pas tous raser les cheveux, la coutume de porter de longues chevelures dont parle Strabon et comme les représente la colonne Trajane, s'est perpétuée jusqu'à nos jours. Cette touffe énorme de cheveux est sans doute conservée pour protéger le crâne de l'ardeur solaire, elle semble d'ailleurs être le privilège des pauvres gens; les riches se font raser et portent un turban. Chez les jeunes gens, l'usage de se raser un seul côté du crâne ou de ménager par-ci-par-là une touffe de cheveux, remonte également à la plus haute antiquité. Les cheveux des femmes sont habituellement tressés.

Les hommes portent très fréquemment un chapelet enroulé autour du poignet gauche, mais ils se dispensent facilement de pantalon et se contentent d'une pièce de guinée percée d'un trou pour le passage de la tête, et serrée à la ceinture par une corde en cuir, ceci dit pour les pauvres bien entendu. D'une manière générale, les coutures sont évitées dans les vêtements, et lorsqu'on les emploie elles sont gros-

Digitized by Google

sières, car souvent c'est une épine de mimosa qui a suppléé à l'aiguille.

La danse est surtout pratiquée par les femmes, les spectatrices accompagnent la cadence en battant des mains et excitent la danseuse des cris : you, you, you, you...

Le soir, et assez avant dans la nuit, les hommes se rassemblent par groupes et chantent entre eux des chants à plusieurs parties.

Par politesse, un Maure dont on ne connaît pas le nom s'interpelle : Mohammed ! A l'encontre des noirs qui ne s'embrassent jamais, les Maures se baisent sur l'épaule. La poignée de main se donne : en plaçant successivement les deux premiers doigts de la main sur la face interne du poignet et sur le dos de la main à la base du pouce, puis en portant ces deux doigts aux lèvres.

Les Maures ne sont guère calmes ; dans leurs discussions, le ton est élevé et le geste abondant. Deux individus d'avis différents, ayant à persuader un tiers, chacun d'eux lui tient une main et cherche à obtenir toute son attention, ils n'hésitent pas pour cela à tourner eux-mêmes de leur côté la tête de l'autre. Comme souvent aussi ils parlent ensemble, la tête de l'écouteur joue la marionnette entre leurs mains.

Le Maure est moins menteur que le noir, cependant il jurera plutôt sur le Coran que sur le nez de sa femme, car dans cette forme, il est admis que tous les biens du mari passent à sa femme s'il y a preuve de faux serment.

P. Ducret,
Capitaine d'artillerie coloniale.

LES AÇORES

(Suite et fin.) (1)

HISTOIRE

Suivant quelques géographes, les Açores seraient ce qui subsiste encore de la célèbre Atlantide, engloutie à la suite d'un épouvantable cataclysme ; mais il semble plus probable que l'archipel est le résultat de violentes éruptions de volcans sous-marins. Cette opinion, qui est celle de la plupart des savants géologues, est confirmée par la nature

(1) Voir *Rev. Fr.* août 1902, p. 449.

Digitized by Google

du sol et par les tremblements de terre dont ces îles ont eu à souffrir, à diverses époques.

Il est très vraisemblable, et c'est ce que pense le savant anglais Richard-Henri Major, est que les Açores furent découvertes par des marins portugais, dès le règne d'Alphonse IV, vers le milieu du XIVe siècle. Désirant les peupler et les réunir à la couronne, l'infant D. Henri chargea Gonçalo Velho Cabral d'aller les reconnaître. Dans un premier voyage, en 1431, Velho Caleral ne put trouver que les Fourmis, groupe d'écueils, dont le plus élevé n'a que neuf mètres au-dessus de la mer; mais l'année suivante, il s'arrêta à Sainte-Marie, qu'il nomma ainsi parce qu'il y aborda le 15 août, jour de l'Assomption. Douze ans plus tard l'île de S. Miguel fut, à son tour, découverte; et successivement le reste de l'archipel, alors désert et couvert de forêts, fut défriché et peuplé.

Les premiers colons furent principalement des Flamands, dont l'archipel porta quelque temps le nom. C'est que la duchesse de Bourgogne, Isabelle de Portugal, femme de Philippe le Bon, ayant reçu les Açores de la libéralité de son frère le roi Édouard, avait adressé à son autre frère D. Henri, en les lui recommandant tout particulièrement, un grand nombre d'émigrés des Flandres. L'un d'eux, Jacques de Bruges, colonisa Terceire; un autre, Guillaume de Silveira, Saint-Georges, Flôres et Corvo; Sainte-Marie et S. Miguel le furent par Gonçalo Velho Cabral, et Graciosa par Vasco Gil Sodre.

Comme le groupe de Madère, celui des Açores eut fort à souffrir, au XVIe et au XVIIe siècles des incursions des pirates. Les mœurs de ce temps différaient sensiblement des nôtres: nul ne s'étonnait alors que les corsaires (vrais pirates pour la plupart) des nations avec lesquelles on n'était pas en guerre se permissent de piller les côtes, surtout celles des îles, et de courir sus aux navires marchands rencontrés en pleine mer. Aux Açores, par exemple, le fameux armateur dieppois, Ango, qui avait osé déclarer la guerre au roi de Portugal et assiéger Lisbonne, envoyait ses lieutenants, quand il ne le faisait pas lui-même, attendre les vaisseaux revenant de l'Inde, qu'il capturait, sans que le roi de France songeât à le punir. Bien au contraire, Francois Ier lui donna des lettres de noblesse et le titre de vicomte de Varangeville.

Le danger s'accrut au moment des guerres de religion, car les corsaires protestants étaient nombreux, et nulle satisfaction ne pouvait

Digitized by Google

être demandée au roi Très Chrétien, qui avait fort affaire à combattre les religionnaires dans son royaume.

Mais les corsaires chrétiens n'étaient pas seuls un fléau pour le commerce, dans le voisinage des Açores ; les Barbaresques y venaient assez souvent attendre, au passage, les galions chargés d'argent ou d'épices, qui faisaient escale dans ces îles, pour se ravitailler.

Trois faits importants sont à mentionner dans l'histoire des Açores : à la fin du XVIe siècle, l'énergique résistance opposée à Philippe II ; le patriotique concours prêté, deux siècles plus tard, à l'armée libérale de D. Pedro ; et de nos jours, la visite du roi D. Carlos et de la reine Marie-Amélie d'Orléans.

A la mort du cardinal Henri (1580), sept prétendants revendiquèrent la couronne de Portugal. Le plus puissant, Philippe II d'Espagne, fit opérer, sans beaucoup de difficultés, la conquête de ce royaume, par son habile, mais cruel général, le duc d'Albe. Cependant, le parti de l'indépendance nationale défendit longtemps, quoique avec des forces inégales, la cause du prieur de Crato, petit-fils naturel d'Emmanuel-le-Fortuné. Ses soutiens les plus énergiques furent les habitants de Terceire, qui résistèrent deux ans aux flottes et aux soldats de l'Espagne. Il fallut pour les soumettre, toute l'habileté et la barbare vigueur du marquis de Santa-Cruz, qui vainquit et fit impitoyablement périr le brave Strozzi, commandant de la flotte que Catherine de Médicis avait fournie au Prieur de Crato (1).

La domination espagnole, aux Açores, avait été plutôt subie qu'acceptée ; l'occupation ne fut guère qu'une juxtaposition : en vain les rois d'Espagne s'étaient-ils efforcés d' « hispaniser » ces îles, en favorisant les mariages mixtes, la fusion ne s'était pas opérée en 1640, lorsque le Portugal recouvra son indépendance. Dès qu'ils furent informés de cet heureux événement, les Açoriens se hâtèrent de proclamer Jean IV, et ils ne rencontrèrent presque aucune opposition de la part des garnisons espagnoles.

Plus tard, lorsque D. Miguel eut usurpé la couronne de Portugal, « la liberté, bannie du royaume, trouva un sûr asile aux Açores ». La population presque entière, se prononça pour D. Pedro. Une première fois vaincus, le 11 août 1829, à Terceire, dans le combat de Praia da

(1) V. *Philippe II et les Açores*, Revue britannique, septembre 1901.

Digitized by Google

Victoria, les soldats de D. Miguel le furent encore, le 2 août 1831, à Ladeira da Velha, dans l'île Saint-Michel, par le capitaine général, comte de Villaflor, à qui ses exploits valurent le titre de duc de Terceira.

Ayant réuni à Belle-Isle-en-Mer, une petite flotte et une petite armée, composée d'Anglais, de Français et d'émigrés portugais, D. Pedro se rendit aux Açores. Là, avec le concours d'hommes supérieurs, au premier rang desquels brillent le grand ministre Mousinho da Silveira et le poète Garrett, il organisa, à Terceire, le gouvernement constitutionnel, qui devait bientôt devenir celui du Portugal.

C'est au mois de juin 1901 que, venant de Madère, où ils avaient été reçus avec enthousiasme, les souverains du Portugal sont arrivés aux Açores, et la réception qu'on leur a faite a prouvé, une fois de plus, combien l'archipel est intimement uni à la dynastie libérale de Bragance. Mademoiselle Alice de Moderno s'est faite l'interprète de ces sentiments, dans deux remarquables sonnets dédiés à la reine, Marie-Amélie d'Orléans, « bonne, belle, d'esprit charmant, de race royale », dont le berceau fut « la France, puissante, héroïque, cerveau du monde », et qui, « dans ces îles enchanteresses, allait marcher sur un tapis de fleurs ». De nombreuses fêtes, urbaines et champêtres, civiles et religieuses, ont été offertes à L.L. M.M. : *Te Deum*, réceptions officielles, bals, feux d'artifice, illuminations féeriques, concerts, représentation de gala au théâtre, inauguration de l'Exposition inter-insulaire, procession populaire de l'*Ecce Homo*, qui se fait ordinairement au mois de mai, et retardée pour que les souverains pussent y assister, enfin, visite aux curiosités naturelles les plus renommées. Joignant l'utile à l'agréable, le roi D. Carlos, entouré de ses ministres, a, le 29 juin, inauguré à Horta, un observatoire météorologique, qui est en communication avec le département de l'agriculture de Washington; et quelques jours après, dans l'île de S. Miguel, il a posé la première pierre de la gare de Ponta-Delgada, car un chemin de fer, le premier des Açores, doit unir prochainement la capitale de l'île à la vallée des Furnas.

Les armoiries de l'archipel sont, ou un épervier entouré de neuf étoiles, nombre égal à celui des îles; ou, au centre d'un cercle, un épervier, tenant au bec une étoile et tout autour huit étoiles plus petites.

Digitized by Google

MOEURS ET COUTUMES POPULAIRES (1)

Aux Açores, les plus curieuses des fêtes populaires sont celles du carnaval, du Saint-Esprit et de la Saint-Jean.

Dans les bals des Açores, pendant le carnaval, on ne connaît point l'usage de la Bisnague, si en faveur à Lisbonne. Ce petit instrument, cinglant des jets d'eau de Cologne sur les corsages rose-thé ou bleu-pâle des belles Açoriennes, causerait un énorme scandale; les batailles de confetti en papier et, quelquefois, la poudre gommée et parfumée qu'on souffle à la figure sont seules autorisées.

Les bals masqués sont de trois classes, correspondant à la hiérarchie sociale, qui se ressent encore quelque peu des coutumes féodales, ceux des ouvriers, de la bourgeoisie et de l'aristocratie.

Le bal de l'aristocratie se donne au club; ne peuvent y assister que les gens titrés, les hauts fontionnaires et les grands propriétaires. Il a lieu le lundi gras. Ce jour là, les salons des autres sociétés restent fermés, parce que, certains membres du club aristocratique font aussi partie de ces sociétés. Le bal de la classe moyenne, petits commerçants, caissiers, officiers subalternes de la garnison, modestes employés, etc., est fixé au samedi; et celui des ouvriers, auquel sont admis les membres des deux autres sociétés, le dimanche. Ce n'est qu'au théâtre que l'on danse le mardi gras; ailleurs, on se ferait scrupule de s'amuser après minuit, quand le carême est déjà commencé. Mais les bals du théâtre manquent généralement d'entrain, à cause de l'absence presque complète de danseuses. Les femmes du demi-monde, les charmantes et infatigables valseuses de Lisbonne sont presque inconnues aux Açores.

Les bals privés ont le caractère de réunions de famille : chaque demoiselle doit s'engager à ne danser qu'avec un seul cavalier; ce n'est qu'à grand'peine qu'un étranger peut obtenir d'un ami de prendre, un moment, sa place.

Le mercredi des cendres, les jeunes filles, s'empressent de découdre leurs dominos et de remettre sur les lits les étoffes voyantes, qui avaient servi à les confectionner.

Dans la rue, le carnaval est très bruyant, et les plaisanteries qu'il autorise paraîtraient ailleurs d'un goût douteux. Les promeneurs sont

(1) José-Maria da Costa : *O Carnaval nos Açores. — O Espiritu Santo. — S. João.*

Digitized by Google

en effet, exposés à recevoir sur la tête une pluie diluvienne, tombant des balcons, à la grande joie des spectateurs. Ici c'est un gros sac de papier, rempli d'eau, qu'on jette sur le parapluie d'un bonhomme sans défiance, ce qui fait éclater de rire les belles dames, postées aux fenêtres. Plus loin, les gamins seringuent les gens inoffensifs, avec d'énormes vessies, munies d'un long bec. D'un balcon à l'autre, on se lance des cartouches pleines d'eau, des haricots, des lupins, des grains de maïs, des graines de lin, et même des oranges. Des « gommeux », vêtus d'un long waterproof et armés d'un grand parapluie, entraînent à leur suite une foule de gamins, pieds nus et déguenillés, qui portent sur la tête des plateaux garnis de citrons en cire molle, remplis d'eau parfumée. Les beaux messieurs les achètent, et, d'une main exercée, ils les lancent aux fenêtres, d'où on leur répond de la même manière. Ces citrons qui, en tombant, s'écrasent sur le pavé, qu'ils graissent, sont un véritable danger pour les passants. Celui qui glisse dessus, et s'allonge par terre, reçoit tout aussitôt une poupée en chiffons, ou une vieille casserole de fer-blanc, et un horrible charivari se fait autour de lui. Quand les citrons de cire graisseuse sont épuisés, on les remplace par des œufs, mais non, comme à Lisbonne, par des œufs, préalablement vidés et remplis de farine.

On ne voit pas circuler dans les rues et s'arrêter sur les places des chars remplis de masques ou de joyeux danseurs prendre leurs ébats: la peur d'être inondés en chemin retient les gens chez eux.

On appelle « *Époque du Saint-Esprit* » les sept semaines de réjouissances populaires, qui suivent le carême. Si la folie joyeuse existe sur la terre, c'est bien aux Açores qu'on peut alors la surprendre en action, pendant ces jours « consacrés à la sainte Colombe ». Depuis Pâques jusqu'à la Trinité, chaque quartier des villes les plus riches et les plus peuplées a « son empereur, son majordome et sa bannière » de damas rouge, entourée d'un galon d'or. Au milieu de cette bannière est une colombe, en relief, dont les pattes, les ailes et le bec sont brodés de fil d'or. La hampe en argent ou en bois verni, a deux mètres de longueur. Au sommet, une autre colombe, en bois ou en argent, se tient perchée, les ailes ouvertes, sur un nœud de ruban aux vives couleurs. De ce nœud pendent plusieurs rubans, destinés à être tenus, pendant la marche des cortèges, par ceux à qui l'on veut faire honneur. La bannière, le sceptre et la couronne d'argent ouvré, restent, d'une année à

Digitized by Google

l'autre, chez le majordome, père de l'enfant qui remplit le rôle d'empereur.

Tous les ans, la dignité de majordome est tirée au sort, entre les gens les plus riches du quartier. Il en est de même pour le nom des sept personnes, qui, chacune pendant une semaine, recevront la bannière chez elles.

Le voyage de la bannière, appelé « la Mutation » se fait, le dimanche soir, processionnellement, en grande pompe, avec accompagnement de musique et de pétards. Graves et solennels, les membres du cortège, portant des torches allumées, observent un religieux silence. Un garçon porte la bannière, dont les rubans sont tenus par d'autres enfants privilégiés. Celui chez qui l'on vient de prendre la bannière marche derrière le porteur, afin de lui venir en aide au besoin.

Dans la maison où la bannière sera gardée jusqu'à la semaine suivante, on danse toute la nuit, tout en faisant largement honneur au bon vin et aux excellents gâteaux d'orge du nouvel hôte. Ces gâteaux, en forme de couronne d'une incroyable grandeur, sont composés de fleur de farine, de lait, de fromage et d'une grande quantité d'œufs. Ils sont réellement exquis. Quand on doit les offrir à quelqu'un d'importance, on y plante des fleurs. Celui qui les porte, sur un plateau revêtu d'un linge éblouissant, est entouré de compagnons, en toilette, et escorté d'une foule de gamins joyeux. Trois danseurs les précèdent, en habit galonné ; celui du milieu est armé d'une petite bannière, de la même forme que la grande. Les deux autres chantent et dansent, en s'accompagnant d'un tambour de basque. Sur leur passage, les rues sont ornées de banderoles, d'arcs de verdure et de lanternes vénitiennes.

Aux paisibles « Mutations » des dimanches succède la fête de l'empire, à laquelle, sous la direction du majordome, prennent part tous les gens du quartier. Mais cette fête a un double caractère : dans telle rue c'est pour honorer le Saint-Esprit qu'on se réunit : dans telle autre c'est pour rendre hommage à la Trinité.

Le vendredi qui précède la grande réjouissance, toute la ville est en l'air pour les préparatifs. Ornés de rubans, de fleurs et de grelots, plusieurs bœufs sont immolés, pour la plus grande gloire de « Monseigneur l'Esprit-Saint » et pour le bonheur des malheureux, qui, le jour suivant, recevront chacun un peu de bonne viande.

Les quartiers des bœufs immolés sortent de l'abattoir sur un char,

Digitized by Google

couvert de branches vertes et de fleurs, sur lequel flotte une bannière de soie rouge. Il est précédé par un chœur de garçons, qu'accompagne le charivari étourdissant des gamins qui se pressent à sa suite. Le cortège, souvenir du paganisme, se dirige vers « la Dépense de l'empire », c'est-à-dire vers la maison où la viande restera exposée jusqu'au lendemain.

La salle de la « Dépense », bizarrement parée de couvre-pieds de soie (tous ceux qui ont visité le Portugal connaissent cet usage d'exhiber les couvre-pieds, en guise de tentures) et d'ornements empruntés aux églises, est divisée en trois compartiments : dans l'un, on met en évidence des pyramides de pains blancs, avec des fleurs piquées dans la croûte; dans le second, la viande; dans le troisième, la bannière de l'empire, étalée sur un trône, entouré de lumières. Devant la bannière sont placés le sceptre et la couronne, qu'on a apportés processionnellement. Le long des murs de ce sanctuaire se tiennent assises, en toilette, les jeunes filles du voisinage, et cette exhibition n'est pas moins intéressante que l'autre. Aussi le nombre des visiteurs est-il considérable.

Dès l'aurore du joyeux samedi, les fenêtres et les balcons se couvrent de drapeaux, aux couleurs de toutes les nations du globe. A quatre heures du soir se fait la grande distribution des vivres. Une table immense ayant, parfois, cinq cents mètres de longueur, formée de planches de sapins, fournies par un marchand complaisant, est dressée sur un côté de la rue, à un mètre des murs; elle repose sur un grand nombre de barriques vides. Pour la nappe, un marchand de blanc prête plusieurs pièces de toile écrue. Sur la table on place, de mètre en mètre, deux kilos de viande dans un plat de porcelaine de Figuierra, un plat blanc, avec un poisson bleu peint au fond, et, à côté de la viande, deux pains dans lesquels sont piquées des fleurs.

Pendant que se font ces préparatifs, des fusées sont tirées; les fenêtres, les balcons et les terrasses se garnissent de dames, aux toilettes voyantes; les pauvres accourent; les gamins dansent, chantent et se battent, en bousculant les vieilles femmes, pour tâcher d'attraper les roseaux à demi consumés, à mesure qu'on tire les fusées.

Quand tout est prêt, les pauvres, ayant chacun un numéro à la main, se rangent entre le mur et la table, attendant l'arrivée du majordome et des membres de la confrérie impériale, qui ne tardent pas à venir, avec la bannière et la musique, jouant l'hymne du Saint-Esprit.

Digitized by Google

Chaque pauvre présente alors son numéro, et il reçoit, dans un petit sac, la viande et le pain. A mesure que se fait la distribution, les plats sont rangés dans une vaste corbeille à deux anses, que portent deux domestiques; ils seront mis en réserve pour l'année suivante.

Entre dix et onze heures du soir, on tire un feu d'artifice, ordinairement dans une rue étroite. Quand les jets enflammés pénètrent sur les balcons ou les terrasses, les dames et les enfants, qui s'y trouvent, s'enfuient, en poussant des cris; mais ils reviennent tout de suite après, ne voulant rien perdre du spectacle. Si l'artificier a dressé une grande pièce en face d'une fenêtre, et si cette pièce, en brûlant, fait éclater toutes les vitres, il est sûr d'être bruyamment applaudi. Dans une tribune, la musique joue des polkas et des valses entraînantes; des lanternes vénitiennes s'allument de tous côtés; aux fenêtres se montrent les jeunes filles rieuses, pendant que dans la rue passent et repassent longtemps leurs admirateurs.

Le dimanche, dès le matin, une troupe de jeunes « Folâtres », dansant au son du tambour, parcourent la ville, en visitant les « empires ». Plusieurs de ces joyeux compagnons, quelque peu irrévérencieux, chantent, en la parodiant, « la chanson de la jolie petite Colombe ». C'est le prélude du couronnement de l'empereur « désigné » pour l'année suivante. Bientôt les invités s'assemblent; les musiciens sont là, gantés de blanc, en costume d'officiers de marine, avec leurs instruments fourbis avec soin et brillants comme s'ils étaient en or. Leur bannière bleue, surmontée d'une lyre dorée, est ornée des armoiries de la Société, brodées sur champ de satin blanc. Les fenêtres se garnissent de dames aux fraîches toilettes; les jeunes filles sont tête nue, une rose piquée dans leur opulente chevelure, le cou paré d'une riche croix d'or émaillé, les doigts de leurs mains grassouillettes garnis de nombreux anneaux. La rue se remplit d'une foule empressée, remuante, enthousiaste. Ces « empires » sont les kermesses des Açores.

Onze heures sonnent; tout le monde se dirige vers l'église paroissiale, dans l'ordre suivant : en tête du cortège marche, bannière déployée, la Société des « Folâtres » (tranquilles cette fois). Derrière elle, une large place est laissée libre, pour l'artificier et ses aides, accompagnés d'une foule de gamins chargés de porter les fusées, que les artificiers lancent jusqu'au bord des toits, où elles éclatent, répandant une nuée d'étincelles, au grand effroi des spectateurs des mansardes. Puis

Digitized by Google

viennent, sur deux rangs espacés, les invités et les gens du quartier, vêtus de noir. D'une main, ils tiennent leur chapeau, de l'autre, une torche éteinte. A leur suite s'avance le petit empereur, la couronne sur la tête, le sceptre dans ses petites mains, finement gantées. Par sa richesse et son bon goût, son costume fait l'admiration de tous ceux qui se trouvent sur son passage. Si, ce qui arrive parfois, au lieu d'un empereur, c'est une impératrice qu'on doit acclamer, celle-ci a le cou, les poignets, les oreilles et les doigts garnis de magnifiques bijoux. De chaque côté de l'enfant impérial sont d'autres enfants, aussi costumés avec goût, qui composent sa cour. L'enfant impérial est suivi de son père, « Monsieur le majordome de l'empire, » ou mieux le véritable empereur. Il porte la bannière entouré des hauts dignitaires de l'empire. Le cortège se termine par un corps de musiciens qui, tout le temps que dure la marche, exécutent, avec brio, l'hymne du Saint-Esprit.

A l'église, le cortège se range dans la grande nef, à côté de ceux des autres quartiers; les enfants se placent autour de l'autel; les insignes des divers empires sont mis sur des coussins de soie cramoisie.

La messe terminée, l'officiant pose la couronne sur la tête des futurs empereurs de chaque quartier, dont le père, le majordome, gardera chez lui la bannière jusqu'à l'année suivante. Cette dignité de majordome est fort coûteuse, car le titulaire doit se charger de toutes les dépenses. Comme au temps des anciens Curiales, beaucoup de familles s'y sont ruinées.

Après la cérémonie religieuse, le cortège reconduit processionnellement la bannière chez le nouveau majordome. Les invités se retirent alors; ils ne reste que les intimes, à qui est offert un repas copieux et succulent, qu'ils font durer le plus longtemps possible. Le soir, on danse au piano, avec accompagnement de flûte et de violon. Ce jour-là, le bal est obligatoire.

Les fêtes populaires de la Saint-Jean ne sont pas moins curieuses. On sait que, en Portugal, quand vient l'été, tout le monde regarde comme un devoir de quitter la ville pour la campagne; les plus modestes employés, les simples commis se croiraient déshonorés s'ils n'obéissaient pas à cette mode tyrannique. Il en est de même aux Açores. Mais grand aussi est l'empressement que l'on met à revenir à la ville, pour assister aux réjouissances de la Saint-Jean.

Digitized by Google

De ces réjouissances, les plus en faveur sont les courses de taureaux, aristocratiques dans les grandes villes, plébéiennes dans les campagnes.

La course aristocratique a lieu sur une place publique : au milieu est l'arène ; tout autour on a disposé des tribunes et un amphithéâtre. Les tribunes et les fenêtres des maisons qui ont vue sur la place sont garnies de couvre-pieds en soie et de pièces de velours aux vives couleurs. L'entrée est gratuite. Les toreros, généralement des amateurs, ne manquent pas d'audace ; mais, par prudence, le bout des cornes des taureaux sauvages est muni de boules de caoutchouc.

C'est dans la rue que se font les courses plébéiennes. On attache l'animal, par le garrot ou par la jambe, au moyen d'une longue et forte corde, dont plusieurs hommes vigoureux tiennent le bout ; puis on l'excite à courir. Il s'élance, et dans sa course furieuse, surtout au début, il entraîne à sa suite ceux qui sont chargés de modérer son impétuosité. A mesure qu'il avance, la foule se range de chaque côté de la rue, pour lui laisser la chaussée libre ; armés de solides bâtons, les « combattants » le frappent au passage ; aux balcons et sur les terrasses, les spectatrices encouragent de leurs cris et de leurs applaudissements les hommes et la bête. Si le taureau fait mine de se défendre sérieusement, ses adversaires se sauvent sans vergogne ; les plus lestes grimpent aux arbres ou s'accrochent aux fenêtres, au milieu des rires et des huées des spectateurs.

Ce genre de combats est particulier à l'île de Terceire ; dans le reste de l'archipel les taureaux sont trop doux pour qu'on puisse les faire servir à ces jeux. On remplace la tauromachie par des concerts, des fêtes champêtres et des feux de joie.

Une particularité des fêtes de la Saint-Jean, assurément la plus curieuse, mérite d'être signalée ; c'est « le jeu des billets ». La veille de la Saint-Jean, les jeunes filles, après avoir confié leurs secrets désirs au papier, plient le billet avec soin et le jettent dans un plat, plein d'eau, qu'on expose à l'air toute la nuit. Le lendemain, avant le lever du soleil, les intéressées courent visiter ce plat. Grande est leur anxiété, car, suivant une vieille croyance, les vœux consignés dans les billets que l'eau et la fraîcheur de la nuit ont fait ouvrir seront exaucés par le saint.

On consulte aussi, dans le même but, d'autres oracles : les feuilles de l'artichaut, le basilic et surtout le blanc d'un œuf qu'on jette dans un verre plein d'eau. Si, le matin suivant, ce blanc d'œuf offre l'apparence

Digitized by Google

d'un navire, c'est l'annonce d'un prochain voyage au Brésil ; si l'on croit voir apparaître un cercueil, il faut s'attendre à une mort dans la famille ; une végétation promet la fortune, venant par héritage ou par mariage.

Nous ne parlons que pour mémoire des pactes conclus, à minuit, avec Satan ; les souvenirs de la sorcellerie du moyen âge ne rencontrent plus que bien peu d'adeptes aux Açores.

Les bals champêtres, introduits récemment dans l'archipel par quelques ouvriers du continent, donnent un grand attrait à ces fêtes estivales. Quant aux cérémonies religieuses, elles ne sont plus guère suivies que par les vieillards des deux sexes.

Si fêté à Lisbonne, saint Antoine ne jouit d'aucun crédit dans l'archipel. Il en est de même de saint Pierre : tous les cœurs battent pour saint Jean. « Tant que le soleil dorera la terre », les fêtes de la Saint-Jean, qui ne sont, au fond, que les fêtes payennes du soleil, subsisteront, sous un nom ou sous un autre. Pour qu'elles disparussent des Açores, « il faudrait que la vigne y devînt stérile, que l'amour périt au cœur de la jeunesse et que la poésie cessât d'être immortelle ».

HENRY FAURE.

LES PUITS AU SAHARA

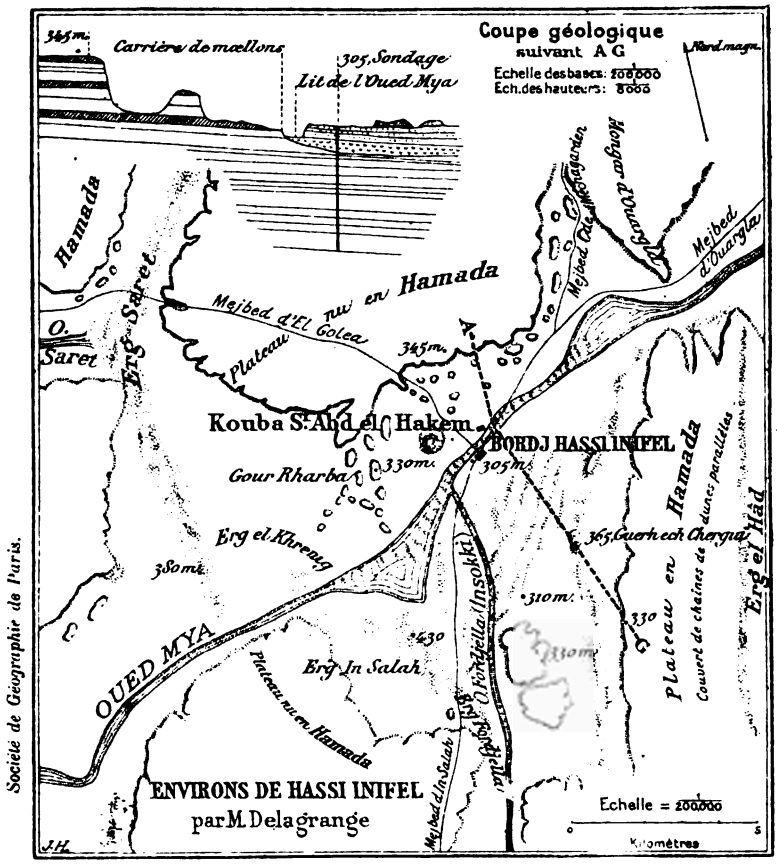
On connaît depuis longtemps les magnifiques travaux exécutés dans le Sud algérien pour donner la vie à ces régions brûlées par le soleil. Dans l'Oued Rhir, au sud de Biskra, les résultats obtenus ont été absolument remarquables. Mais voici que le débit des puits diminue et que l'on n'est pas sans inquiétude sur l'avenir des terrains arrachés au désert.

D'autre part la pluie est chose presque inconnue dans le Sahara et, quand elle tombe, ce qui souvent n'arrive pas pendant des années, elle a parfois des résultats fâcheux pour les puits. C'est ainsi qu'une communication de M. Delagrange publiée par le B^in^ de la Société de Géographie de Paris faisait connaître qu'une pluie torrentielle était tombée pendant 2 jours dans le bassin supérieur de l'oued Mya, au nord d'Hassi Inifel, au commencement de 1893. L'eau arriva subitement à Hassi Inifel, avec une vitesse de 6 à 7 kil. à l'heure. Le lit de l'oued, assez large, fut entièrement rempli et la profondeur de l'eau atteignit

Digitized by Google

1 m. 50 à 2 mètres. Puis l'eau disparut presque aussi vite qu'elle était venue et s'enfonça rapidement sous terre. Mais les puits creusés dans le lit de l'oued n'existaient plus et il fallut en creuser d'autres.

C'était la première fois que les Européens constataient une crue de l'oued Mya. Une légende répandue parmi les tribus du pays dit qu'une



fois l'oued Mya coula avec une telle force que la vallée entière fut remplie et que deux localités furent englouties.

Voici, d'après une notice du P. Huguenot, des *Missions des Pères Blancs*, que nous reproduisons ci-dessous, la situation des puits de la région d'Ouargla :

On s'est préoccupé de tout temps, et maintenant plus que jamais

Digitized by Google

peut-être, de faire jaillir l'eau de cette plaine incandescente qu'on appelle le Sahara. Les puits artésiens de l'Oued-Rhir, d'El-Goléa et d'Ouargla, sont autant de témoignages des efforts faits autrefois et dans ces derniers temps, pour rendre fertiles les terres à jamais ingrates du désert. C'est que, sans eau, il n'y a pas de vie possible, puisque sans elle il n'y aurait pas de végétation, condition *sine quâ non* de la vie. Le palmier lui-même, qui aime tant la chaleur, ne saurait pousser, ni fructifier, s'il n'avait le pied rafraîchi par une irrigation plus abondante qu'on ne le croit ordinairement, et il la faut quasi constante. *Erras f'ennar elâroug f'elbehar!* (Tête au feu, pied dans la mer!) disent les Arabes en parlant du palmier. Une fois adulte toutefois, il résiste longtemps à la sécheresse.

Aujourd'hui que le Sahara est habité par des Européens, il est de toute nécessité qu'on creuse des puits, pour multiplier les points d'eau, afin de le rendre moins infécond ou moins inhabitable. Tout le nœud de la question saharienne est là. Le sédentaire, en effet, en a besoin pour ses jardins; le nomade en a besoin pour lui et ses troupeaux; aussi bien, tous ceux qui ont tant soit peu vécu de la vie saharienne connaissent tout le prix de cet élément.

De l'eau! Durant les dix années que j'ai passées à Ouargla je n'ai vu pleuvoir que deux fois! Il pleuvait de la vie, puisqu'il tombait de l'eau. Aussi fallait-il voir avec quelle joie elle était reçue par nos indigènes! C'était un véritable délire! Des cris, des coups de fusil, des danses, des démonstrations de toutes sortes, insensées presque, accueillaient ces orages vivifiants. Avec quelques gouttes de pluie, le Sahara renait à la vie. En quelques jours, vous voyez reverdir ce qui paraissait mort. Les herbes propres à la nourriture des troupeaux prennent un aspect nouveau. Ces ceps de la *zeïta*, dont les longues racines serpentent presque à la surface du sable, courant d'un tumulus à l'autre, vous les prendriez pour des branches calcinées, éclatées au feu d'un incendie, et voici que, se couvrant tout à coup de feuilles et de fleurs, elles viennent vous donner l'illusion d'une forêt de lilas en fleurs! — Mais la pluie du ciel n'est ici qu'une exception et nous devons compter plutôt sur celle qui, tombant sur les hauts plateaux, alimente, par infiltration, la nappe qui vient ici constamment s'échapper par nos puits; sans puits, pas de voyage possible, donc pas de caravanes, et sans voyage ni caravanes dans le Sahara, c'est la famine à bref délai.

Digitized by Google

Quelques faits seulement suffiront à démontrer l'importance qu'il faut attacher à la question des puits. Durant les deux années qui viennent de s'écouler, quantité de chameaux ont été réquisitionnés pour les convois de ravitaillement. Combien sont morts de soif sur la route du Touat ! C'est par 20.000, 30.000 peut-être, qu'on pourrait les compter, et pourtant c'était au moment le plus propice, en hiver, époque où le chameau ne boit pas, dit-on.

On se rappelle ce qu'eurent à souffrir du manque d'eau les survivants de la colonne Flatters. Plus que les attaques de leurs ennemis, plus que les privations de nourriture, la soif les décima, les fit tomber les uns après les autres, et encore combien en restait-il lorsque Si-Rajja les désaltéra de sa *guerba* (1) ? Quelques-uns à peine !

Plus récemment encore, l'expédition Foureau-Lamy n'a-t-elle pas failli échouer, parce qu'elle ne trouvait pas de puits ? Elle avait emmené d'Ouargla 1.300 chameaux. A Agadès, elle n'en possédait plus un seul; si bien qu'il fallut brûler une partie des bagages, et prendre de force leurs bœufs aux gens du pays pour transporter les choses les plus indispensables. A Talmin, 60 Berbères restèrent sur le terrain, atteints par les balles des tirailleurs ; les autres, refoulés dans les dunes et poursuivis, se retirèrent emmenant avec eux leurs blessés, au nombre de 160 ; ces malheureux succombèrent dans la traversée de la *hamada* (2). La soif, la terrible soif les avait achevés !

Nombreux encore seraient les faits que je pourrais citer à l'appui de ma thèse. Chaque année, le Sahara dévore dans ses sables quantité de voyageurs égarés qui n'ont pu aller plus loin, faute d'eau ; ils ont dû attendre, dans les angoisses les plus poignantes, cette mort lente qui est peut-être la plus terrible de toutes, la mort par la soif. Voilà pourquoi celui qui entreprend un voyage dans le Sahara, je ne dirai pas de longue haleine, mais de deux ou trois jours, doit s'assurer tout d'abord des points d'eau qu'il rencontrera et avoir avec lui une outre parfaitement imperméable plutôt grande que petite, car, dans le désert, on sait bien quand on part, mais on est jamais assuré du moment où il sera possible de terminer sa course. Il est maints accidents, en effet, qui peuvent se produire en route. On s'égare, on est malade, la mon-

(1) Peau de bouc qui sert à conserver l'eau.

(2) Parties quelquefois immenses du désert qui sont argileuses et pierreuses ; c'est effrayant d'aridité.

Digitized by Google

ture sur laquelle on comptait s'abat, piquée par une vipère, etc. Que faire si on manque d'eau ?

J'ai connu bien peu de caravaniers à qui, un jour ou l'autre, il ne soit arrivé semblable chose. C'est là l'imprévu des voyages dans le Sahara.

Mais je reviens à mon point de départ, et je me contenterai de vous donner quelques explications sur les puits qui se trouvent dans les oasis.

A Ouargla, nous comptons 160 puits artésiens, les uns creusés par les indigènes, les autres par les Français, depuis l'occupation. La quantité d'eau donnée par chacun d'eux est très variable selon les lieux. Il en est qui rendent jusqu'à 1.600 litres par minute. C'est beaucoup peut-être pour arroser 2 millions de palmiers ; mais, chaque année, on constate une diminution notable de la nappe artésienne et, en quelques points, l'oasis redevient le désert. Oui, l'eau diminue dans la vallée de l'Oued-Mia ; il faut se rendre à l'évidence.

A Tuggurt, par exemple, on en est à se demander si, dans un avenir peut-être très rapproché, on ne sera pas obligé d'abandonner au sable la partie du Sahara qui lui a été arrachée. Dans l'Oued-Souf, même pénurie d'eau. L'Oued-Rhir, qui a vu jaillir les puits artésiens les plus considérables qu'on ait creusés en ces régions, voit aussi dépérir ses plantations faute du précieux aliment. Je ne parle ici que des puits artésiens de date récente, car nombre de ceux qui existaient déjà sont complètement « morts », selon l'expression énergique des gens du pays. Il faudrait les curer de nouveau et le système employé a l'inconvénient d'être très long, très périlleux, très coûteux.

Ceci m'amène tout naturellement à vous parler des *rhetassa* (au singulier, *rethass*).

Le rhetass est un homme appartenant à une corporation d'individus ayant justement pour mission de creuser, curer et réparer les puits. J'ai dit que son travail était périlleux, vous en jugerez par ce que je dirai ci-après.

Parlons donc des puits indigènes, théâtre de ses exploits. Au niveau du sol, le puits « garamantique » peut avoir entre 4 à 6 mètres carrés d'ouverture. Jusqu'à une certaine profondeur, variant entre 2 et 3 mètres, il est coffré, c'est-à-dire que, pour empêcher les éboulements de la première couche, on a superposé sur les quatre côtés des troncs

Digitized by Google

de palmiers s'entrecroisant aux quatre coins, ce qui donne à « la bouche » la forme d'un carré parfait ; le puits diminue de dimension jusqu'à la couche rocailleuse, où il n'y a plus guère d'espace que pour y laisser passer le corps d'un homme muni de ses outils.

On comprend très bien que les matières étrangères accumulées au fond du puits, soit qu'elles proviennent des éboulements extérieurs, soit qu'elles aient été amenées par les canaux afférents, sont un obstacle suffisant pour empêcher l'eau de s'échapper. Un engorgement se produit, et il faut procéder au curage. Pour ce travail, l'outillage est des plus rudimentaires: une pioche, deux cordes et un couffin suffisent. Sur des poutres entrecroisées, on en adapte une autre à laquelle se trouve attaché un léger câble assez long pour atteindre le fond. C'est lui qui doit servir de guide au plongeur, lui encore dont il usera pour descendre et remonter, lui enfin qui est destiné à donner l'alarme, dans le cas où quelque accident viendrait à se produire pendant le travail. L'autre câble, qui descend parallèlement au premier, a pour usage de ramener à la surface le couffin rempli par le plongeur. Voici comment procède ce dernier : tenant en main le câble ou la corde, ayant le corps immergé jusqu'aux épaules, il reste ainsi quelque temps suspendu au-dessus de l'abîme qui doit l'engloutir ; il en profite pour faire nombre d'ablutions sur la tête, le visage et les épaules, puis, soudainement, sans qu'on s'y attende, il se laisse couler. On n'aperçoit bientôt plus de sa personne que l'index de la main droite tenu élevé tant que le plongeur n'a pas dépassé le coffrage, témoignage que, s'il doit mourir, c'est en bon musulman qu'il prétend le faire ; il aura *cheh'edé* (dit la formule) comme tout bon musulman.

Cependant notre homme a complètement disparu. Mais quelques faibles secousses sont imprimées à la corde ; on sait par là le moment précis où il est arrivé au fond du puits qu'il doit nettoyer, le moment où il travaille, le moment enfin où il commence à remonter. Cela dure de 3 minutes à 3 minutes et demie. Rendu au fond, le plongeur passe entre les deux premiers orteils d'un pied la corde qui tient le couffin jusqu à ce qu'il soit rempli ; cela fait, il ressaisit son guidon des deux mains et remonte à la surface, où il trouvera, assis sur la poutre transversale, un de ses compagnons, qui doit le saisir par dessous les épaules, lui tenir la tête hors de l'eau et lui permettre de respirer.

Digitized by Google

Les rhetassa sont ordinairement 6 ou 7, selon l'importance du travail, plongeant à tour de rôle. Ils peuvent faire 4 ou 5 de leurs terribles plongeons en un jour. Chose à peine croyable, ces hommes, sans appareil protecteur, supportent une pression de *3 à 4 atmosphères*, les puits n'ayant pas moins de 40 à 45 mètres de profondeur dans l'oasis d'Ouargla!

Père HUGUENOT,
des Pères Blancs.

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

Le lt de vaisseau *Mazeran*, connu pour son exploration du haut Mékong, a été chargé par le gouverneur de l'Afrique occidentale de l'étude hydrographique du fleuve Sénégal. Bien que depuis 20 années la domination française soit établie sans conteste dans le bassin du Sénégal, on ne connaît encore d'une façon précise ni le régime des crues, ni le niveau du fleuve. D'où impossibilité d'établir un projet sérieux pour l'amélioration de la navigation, l'établissement de barrages, la création de chenaux, etc. C'est cette lacune que M. Mazeran doit combler.

M. *F. Schindler*, missionnaire anglais, vient de publier les résultats de son exploration de 1898 dans le bassin du Kassaï, qui sert de frontière, dans son cours supérieur, entre l'État du Congo et la colonie portugaise d'Angola. Il y a déjà 15 ans que M. Schindler avait parcouru ces régions. En 1898, il partit de Kavoundon ou Makandoundou, dans le bassin du Zambèze, se dirigea vers la résidence du chef Katombola, puis, allant vers le N.-O., entre la Lou-Voua et la Lou-Tembone, il coupa la route de Bihé et atteignit la rive droite de Kassaï, en amont de l'intersection de son cours avec le 11e parallèle, à l'endroit où il reçoit le Lou-Hakano. M. Schindler descendit le Kassaï jusqu'à N'doundon, par 9° 30′ lat. et constata qu'il est obstrué de rapides. En amont du Lou-Hakano, les indigènes affirment qu'il existe 2 rapides; en aval du confluent du Lou-Aou sont les chutes de Sandoundou. Par 10° 10. l'explorateur passa à Sakamboundji, puis à Lifounda et revint au point précédent où il quitta le Kassaï. La carte de M. Schindler indique pour le Kassaï, en amont de Kayembe, un coude accentué. Le pays est peu peuplé à partir de la Lou-Tembone, sauf à Kangombe. Dans le bassin de la Mouwedji, affluent du Kassaï, la population est dense.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Côte d'Ivoire : *Routes.* — On vient d'étudier un projet de route dans la partie orientale de la Côte d'Ivoire. Les caravanes qui descendent de l'Anno, du Barabo, du Bondoukou, de l'Abrou et de l'Assikasso convergent toutes vers Zaranou et se dirigent ensuite vers le littoral par Diambarakrou, Bettié, Malamalasso et Alépé. Mais à partir de Diambarakrou, toutes les routes vers Bettié et vers Daboissué sont en très mauvais état. La route est bonne entre Daboissué et Malamalasso; de ce point à Alépé, on n'a comme ressource que le fleuve Comoé, dont le cours est obstrué de rapides nombreux.

Aussi, a-t-on songé à réunir tous ces villages par une bonne route, empruntant à la piste de la ligne télégraphique les tronçons utilisables et se continuant à flanc de coteau dans les parties où l'altitude n'est pas trop élevée. Assez près du Comoé, on rencontre en effet des montagnes très escarpées et une route établie sur la ligne des crêtes serait trop fatigante. D'autre part, une ligne établie le long du fleuve risquerait, à l'époque des crues, d'être recouverte par les eaux; il est vrai qu'alors le fleuve remplacerait lui-même la route, à l'aide de pirogues. En définitive, la route, commencée en 1900, et qui sera prochainement achevée, va de Diambarakrou à Bettié, avec gîtes d'étapes à Diambarakrou, au 15 kil. à partir de ce point et à Bettié; la route se continuera de Bettié à Daboissué, Aponokrou, Malamalasso, Abiaté, Kanangara, Abou et Alépé, avec gîtes d'étapes en tous ces points.

D'un autre côté, dans le cercle de Cavally, on construit une route de $2^{m}20$ de large, de Tabou à Taté, par Olodio et Grabo. Dans le cercle de Sassandra, une route a été ouverte de Sassandra à Bontonbré, nouveau poste. Un autre poste a été créé à Nougoua.

La ligne télégraphique de G^d^ Bassam à Kong est terminée.

Soudan français : *La Volta noire.* — La Volta noire ou occidentale est, d'après une notice du l^t^ Dubois, que publie la *Géographie*, un fleuve aux eaux profondes, rapides et jaunes. Ses rives sont couvertes d'une végétation luxuriante qui, durant l'hiver, baigne dans l'eau et empêche l'accès de la terre ferme aux pirogues. Les rives sont très hautes, surtout à partir du confluent du Bougouri-Ba. Le sol est imperméable; aussi, dans les plis du terrain se forme-t-il de nombreux marécages près du fleuve. Les villages sont établis sur la crête des petits plateaux, situés à quelques kilomètres du fleuve. La faune est très riche : entre Kayo et Pomé, les lions sont nombreux; les caïmans et hippopotames pullulent dans les eaux, sur lesquelles vivent de nombreux oiseaux aquatiques.

A partir du confluent du Bougouri-Ba, la Volta décrit une courbe, dentelée de nombreux méandres coupés de rapides. Le Bougouri-Ba a aussi un cours

Digitized by Google

très sinueux. Le Sourou est un affluent temporaire de la Volta; à la saison sèche, ce ne sont que des mares isolées, qui se rejoignent seulement quand viennent les crues. Lorsque les eaux commencent à baisser, les eaux emmagasinées se déversent dans la Volta, tandis que le courant du Sourou a lieu en sens contraire jusqu'à ce que l'équilibre soit atteint. De Souo à Borromo, la Volta coule dans un pays de collines et forme de nouveaux méandres; elle reçoit, sur sa droite, le Ko-Jolé, le Ko-Dahela, le Ko-Féré et le Ko Kané; sur sa gauche vient se jeter un marigot important et le Mahé-Poucayé; de nombreux villages sont échelonnés le long du fleuve. Les indigènes sont favorables à la France et la navigation est facile sur cette partie du cours d'eau.

A partir de Borromo, la Volta décrit des méandres à branches inégales et reçoit beaucoup d'affluents, le Flissiou, le Bourrissiou, etc.; l'intérieur du pays est montagneux et boisé. Au-dessus du village ruiné de Tionin, le fleuve reçoit le Balé ou marigot de Ouahabou; le Baléni est probablement un affluent de ce marigot. Les villages sont rares et éloignés du fleuve; entre Pra et Pomé, on ne rencontre aucune pirogue. Les Oulés ont dévasté tous les villages et les habitants se sont réfugiés sur la rive gauche.

Au sud de Lâro, le fleuve longe le pays Dagari; les monts du Dahéelé (mont Bla ou Popa) le séparent de la Volta orientale; il reçoit la rivière Bâ ou Bouéintaré, entre Kiara-Kiara et Niobé; dans cette région, plusieurs villages existent; à Toufhory, on a établi un poste de douane et un port de débarquement pour le transit fluvial. A partir du confluent du Bougouri-Ba, la Volta longe le pays Birifou et reçoit le Kolé, le Doéré et l'important marigot de Taigne. C'est dans cette partie du fleuve que les pirogues sont les plus nombreuses et que la population est la plus commerçante; le centre des échanges est le marché de Ouaraba.

Après avoir dessiné de nouveaux méandres, la Volta entre dans la zone des rapides, à partir de Nakouy et reçoit le Doulenkolo. De Biâo à Mamouméting (Saouâba), la Volta borde le pays Oulé; ses rives sont bien cultivées et les villages bien bâtis. De Dioumbalé à Bouna, les rapides empêchent toute navigation aux basses eaux. La Volta, dans cette région, reçoit la Koulda (anciennement Beyalounn). Entre ce cours d'eau et Vououkouro, les rapides qui obstruent le fleuve s'étendent sur 5 ou 6 kilom. de longueur; les villages deviennent rares et pauvres.

Au point de vue de la navigabilité, le lt Dubois divise la Volta en deux parties : 1° zone de libre circulation, de Koury à Pintory; 2° zone des rapides, au delà de ce dernier point. Dans la 1re zone, il y a une période de courant normal (janvier à juillet) et une autre de fort courant séparée par une transition fort courte; durant le courant normal, les seuils du fleuve obligent à des transbordements; c'est cependant l'époque la plus favorable. En août et septembre, la navigation est très difficile. La zone des rapides comprend : 1° la zone des petits rapides, entre Pintory et Dioumbalé; 2° la zone des grands rapides, entre Dioumbalé et Vououkoro; la navigation n'y

Digitized by Google

est possible, durant l'hivernage, qu'à des conditions spéciales; durant la baisse des eaux la navigation est même impossible sur les grands rapides.

Togo : *Coton.* — On commence à s'occuper, dans l'Afrique occidentale, de la possibilité d'acclimater le coton et de le cultiver sur une grande échelle. Une mission américaine a été chargée d'étudier la colonie allemande du Togo au point de vue cotonnier. Elle se composait de MM. James Calloway, Allen Buskes, S. Harris et J. Robinson, du Tuskegee Institute (Alabama). Une station d'essai a été établie à Tové, près des monts Agomé et ses résultats sont encourageants. On a installé des fermes modèles à Kpandu-Atakpomé, Bassari, Akeppé, Sokodé et Aquevé. On y a essayé le coton indigène et le coton d'Amérique. Une surface au moins aussi grande que celle de l'Égypte se prête, au Tago, à la culture du coton. La première cargaison de coton de 7.000 livres est arrivée en Europe en février 1902.

Il existe aussi au Soudan, au Dahomey, en Guinée française des régions très favorables à la culture cotonnière. Pourquoi la France se laisse-t-elle alors devancer par les nations voisines dans cette culture rémunératrice?

Haut-Oubangui : *Climat.* — MM. Bruel, Costa et Pinel ont fait d'intéressantes observations météorologiques à Mobaye, sur le climat de la région. La pression atmosphérique varie peu : 15 millimètres seulement dans l'année, 3 m. m. dans les mois de décembre 1899, janvier et juillet 1900. Tandis qu'à Paris, la pression varie de 727 à 780 m. m., à Mobaye, elle varie seulement de 720 à 735 m. m.

La température, à Mobaye, a eu son minimum 9°,6 en janvier 1900, et son maximum 43,1 en mars. Les 5 premiers mois de l'année, sont ceux où le maximum est le plus élevé; les températures les plus basses ont lieu de novembre à mars. 4 mois ont été très secs (novembre, décembre, janvier, février). Les mois pluvieux ont été juin, juillet et août 1900, pendant lesquels la chute totale a dépassé 20 milimètres. La plus forte pluie diurne, 73 m. m. 4, a été recueillie le 14 juin; la pluie annuelle dépasse le double de celle de Paris.

Madagascar : *Mouvement des principaux ports.* — On peut dire que la majeure partie du trafic de Madagascar se fait par Tamatave, Majunga et Diégo-Suarez. Le port de Majunga, dont le mouvement commercial total n'était que de 4.643.000 fr. en 1898, a vu son trafic s'élever à plus du double, soit à 9.515.000 fr. en 1901, dont 8.387.000 d'importations et 1.127.000 fr. d'exportations Dans les importations sont compris 1.341.000 fr. d'équipements militaires et objets destinés à l'administration. L'ensemble des importations est en augmentation de 10 0/0 sur 1900 et les exportations sont en diminution de 30 0/0, surtout sur le caoutchouc (248.000 fr. au lieu de 579.000 fr.). Tandis qu'en 1900, il était sorti pour 200.000 fr. de bœufs, on n'en a enregistré aucun en 1901. Le développement du trafic sera désormais rendu difficile par la rareté de plus en plus grande de la main-d'œuvre indigène, par la diminution de prix du caoutchouc et l'éloignement des régions dont les pro-

Digitized by Google

duits sont exportables. Beaucoup d'indigènes renoncent à l'exploitation de produits qui leur rapportent trop peu.

Pour Diégo-Suarez, les exportations ont été de 422.000 fr. en 1901, soit 20.000 fr. de plus que l'année précédente (dont 223.000 fr. de bœufs et 125.000 fr. de peaux de bœufs). Le service de la *Gironde*, des Messageries Maritimes, qui depuis quelques mois n'allait plus à Durban et Lourenço-Marquez, parce qu'il était onéreux, sera probablement repris et augmentera le trafic des bœufs. Les importations de Diégo-Suarez ont été de 9.314.000 fr. en 1901 contre 2.793.000 seulement en 1899; la grande augmentation provenait surtout en 1900 de matériaux, canons et munitions destinés à organiser la défense de ce port, devenu point d'appui de la flotte; pour 1901, les chiffres se sont maintenus, quoique le corps d'occupation ait été réduit de 6.000 à 4.000 hommes. Les quais de Diégo-Suarez sont en construction, un wharf est projeté, ainsi que des magasins généraux; les sondages pour le bassin de radoub sont presque achevés.

Tamatave a importé, en 1901, pour 16.598.000 fr. (contre 12.229.000 fr. en 1900 et 10.899.000 fr, en 1897), et exporté pour 4.560.000 fr. (contre 4.943.000 en 1900 et 954.000 fr. en 1897). Il faut ajouter 1.926.000 fr. de marchandises débarquées pour le compte du gouvernement. La diminution à l'exportation porte sur le caoutchouc, les filaments (raphia, etc.) et la poudre d'or. Le mouvement du port de Tamatave avait été, en 1900, de 405 navires navires entrés ou sortis, de 24.473 tonnes de marchandises importées et de 3.922 t. à la sortie; la jauge des navires avait été de 173.124 t. Pour 1901, les entrées s'élèvent à 495 navires et 57.073 t. et les sorties à 489 navires et 22.643 t., d'où une progression énorme.

Le port de Tamatave tient donc toujours le 1er rang et dépasse de plus du double Majunga et Diégo-Suarez, ce dernier ne devenant l'égal de Majunga que par des circonstances exceptionnelles.

Le lac Kivu. — La plaine de 30 kilomètres de long qui s'étend, au nord du lac Tanganika, entre deux massifs de montagnes, se resserre de plus en plus jusqu'à ne laisser qu'une vallée de quelques kilomètres, où coule le Russisi, déversoir du lac Kivu. C'est ce que les Allemands appellent le *Graben*. Le sable et les coquillages qu'on y trouve font supposer que le lac Tanganika, dont le niveau s'abaisse depuis longtemps, a dû occuper autrefois cette région. Le Russisi se jette dans le Tanganika par plusieurs bras formant de nombreuses îles, couvertes de palmiers borassus et d'euphorbes géants. Ce pays est très malsain, à cause des marais qui servent de refuge à d'innombrables moustiques; on y trouve quelques éléphants, des antilopes, des oiseaux; les villages y sont rares. Les crocodiles y pullulent.

Au delà de la plaine, vers le nord, commencent les montagnes formant les bords de la cuvette du lac Kivu. La rivière, qui s'est creusé un lit à travers les montagnes, ne forme plus alors qu'un torrent au fond de gorges sauvages, où sa largeur se réduit jusqu'à 1 ou 2 mètres; les parois à pic de certaines de ces gorges atteignent jusqu'à 300 mètres de haut. Cette grande

Digitized by Google

masse d'eau part de l'altitude du Kivu (1.450 mètres) pour descendre à 834 mètres au lac Tanganika, sur un trajet de 150 kilomètres.

Le lac Kivu est le plus élevé de l'Afrique centrale; il s'étend du sud au nord, sur 100 kil.; ses rives sont très découpées, presque partout à pic. La rareté des coquillages et la faune spéciale des eaux du lac Kivu indique que sa formation est postérieure à celle du Tanganika, avec lequel il communique; les eaux sont carbonatées et renferment des sels alcalins. Au nord, s'étend une plaine de lave qui s'élève sans cesse; cette région est parsemée d'anciens cratères, dont les principaux sont le Kirunga-tsha-Congo, le Nya-Mlagira, le Subinio et le Karissimbi. Les deux premiers sont encore en activité; les deux autres, plus élevés (5.000 mètres) sont couverts de neige. Il semble que l'emplacement du lac Kivu soit le prolongement d'une vallée dont les eaux, en s'écoulant vers le lac Albert-Édouard, étaient tributaires du Nil. Par suite de la coulée des laves et des soulèvements volcaniques, la trouée aurait été bouchée, le lac Kivu se serait formé et peu à peu il aurait trouvé l'issue qui est le Russisi actuel. Telle est l'opinion exprimée par le capitaine Bastien dans la *Belgique Coloniale*.

Le Kivu diffère sensiblement comme formation des lacs voisins. On n'y trouve ni crocodiles, ni hippopotames, nombreux cependant dans le Russisi. Les eaux sont également pauvres en poissons, on n'a relevé jusqu'ici que 8 espèces. Il n'y a pas non plus de mollusques, abondants au Tanganika. Par contre on rencontre 2 espèces de crabes.

Au sud du lac, sur une pointe voisine de la grande île de Kwidjwi, le Dr Kandt a créé, dit le *Mouvement Géographique*, une magnifique station à 1.800 mètres d'altitude. Pendant 7 mois le Dr Kandt s'y est livré à des observations météorologiques. La température maxima n'a pas atteint 23° centigrades; la minima a été de 16°. Pendant la saison sèche la température est en général de 6° supérieure à celle du restant de l'année; les nuits sont plus froides. Sous un pareil climat l'Européen peut très bien s'acclimater et travailler.

Afrique orle anglaise : *Situation économique.* — L'année 1900-1901 a été prospère dans l'Afrique orientale anglaise et les récoltes ont été excellentes. Pourtant, la situation financière a été mauvaise. Il ne faut pas oublier que les revenus du protectorat consistent surtout en droits de douane à l'importation. Or, les importations de vivres, de farineux alimentaires, ont diminué par suite de la prospérité des districts de l'intérieur. De plus, les indigènes étant heureux, n'ont pas cherché à céder leur ivoire ou les produits de leur sol pour se créer des ressources : d'où diminution dans le commerce et, par suite, dans les recettes budgétaires. Les importations en 1900-1901 (444.642 £) ont été à peu près égales à celles de l'année précédente (442.794), mais les exportations sont tombées de 121.685 à 83.959. Les importations consistent surtout en tissus et marchandises de traite (97.579 livres), grains et farines, riz, boissons, etc. Les exportations les plus notables

Digitized by Google

portent sur l'ivoire de l'Ouganda (25.384), l'ivoire du protectorat, le caoutchouc, les grains, les peaux, cornes, bestiaux, etc.

Le tonnage brut des navires entrés dans les ports de Mombasa et de Kilindini s'est élevé à 392.622 t. pour 206 navires, soit une augmentation de 27 navires et 62.030 t. sur 1899-1900. Le tonnage des navires anglais est de 227.937 t., celui du pavillon allemand de 141.931 t. Le port de Mombasa est relié à l'Europe par la ligne allemande de Hambourg et la ligne autrichienne de Trieste. Il n'existe pas de service anglais régulier.

ASIE

Asie centrale russe : *Coton.* — En 1901, la récolte du coton en Asie centrale, bien que les terrains ensemencés aient augmenté, n'a donné qu'un rendement inférieur de 39 0/0 à celui de 1900. On l'évalue à 5.495.300 pouds contre 7.638.200. La cause de cette diminution tient à une température défavorable et à l'invasion des sauterelles ; d'autre part, les planteurs se servent de plus en plus de graines indigènes dégénérées, ce qui leur évite le paiement des droits de douane sur les graines américaines, mais restreint la récolte. En 1901, 407.400 déciatines étaient plantés en coton en Asie centrale. dont 40.000 dans le Khiva et 60.400 dans le Boukhara. La production a été de 3.135.000 pouds dans le Ferghana, de 239.700 dans le territoire Transcaspien, de 476.400 dans le Syr-Daria. de 237.200 dans le territoire de Samarkand, de 350.000 dans celui de Khiva et de 1.057.000 dans celui de Boukhara. On évalue à 3.807.000 pouds la quantité de coton obtenue à l'aide de graines américaines, contre 1.687.600 provenant de graines indigènes.

Perse : *Tempête de sable.* — Les tempêtes de sable, qui soufflent souvent pendant 45 jours dans la Perse méridionale, sur un plateau de sable et d'argile, sont des phénomènes très curieux, qui commencent au lever du soleil et ne se terminent qu'au soir. Un explorateur, M. Schaubert, en a récemment donné une description pittoresque que nous résumons ici, d'après la *Revue Scientifique.*

Vers midi, le ciel devint nuageux et la température étouffante fut abaissée par un petit vent. Pendant qu'on déchargeait les animaux, au village de Hassamâbâd, un petit nuage fut aperçu tout à coup au S.-O. ; il était couleur de soufre et s'avançait en grossissant sans cesse. En un instant, tout se trouva enveloppé d'un brouillard de poussière fine; le ciel, précédemment à peine voilé, le soleil et tous les objets situés à plus de 20 pas, avaient disparu. A la buée rafraîchissante avait succédé un vent de désert, violent et brûlant, chassant du sable qui pénétrait partout. Ces masses de sable, en tourbillonnant, faisaient un bruit effrayant, et tombaient sur les voyageurs comme des avalanches; cela dura un quart d'heure, puis, un crépuscule jaune brun commença à éclairer les nuages de sable volant. La tempête continua encore, chassant toujours le sable brûlant, mais sa violence diminua et, après un nouveau quart d'heure, on put distinguer la route et les environs; la température s'était abaissée de 40 à 32°.

Digitized by Google

En dehors du jardin, les voyageurs rencontrèrent de grosses dunes en mouvement qui, actionnées par la tempête qui recommençait, ressemblaient à un incendie. Des ondulations de sable s'avançaient et renforçaient ces dunes. A 50 pas, on pouvait à peine reconnaître un cheval ou un homme, tant un voile opaque recouvrait tout. Les bords de la route se perdaient dans un épais crépuscule. Une caravane, dans ces conditions, perd à chaque instant sa direction et s'épuise. Les grains de sable brûlent et piquent la figure et les mains et cuisent les yeux. Après une heure, on peut atteindre le village d'Issalâbâd. Les remparts de sable mobile, qui barricadent les avenues, avaient aussi pénétré dans le village, autour des murs des jardins, s'amoncelant près des maisons, souvent en forme de tours jusque sur les toits. Le dôme d'une mosquée est seul émergeant au milieu de l'océan sablonneux.

Siam : *Chemins de fer.* — Depuis quelques années, le gouvernement siamois a entrepris la construction d'un réseau ferré, pour lequel il a dépensé jusqu'ici 45 millions de francs. Les lignes terminées n'ont pas jusqu'ici été rémunératrices et, d'après M. Hamilton King, Consul des États-Unis à Bangkok, elles seraient au contraire onéreuses, car le gouvernement siamois a eu le tort de monopoliser ses chemins de fer.

Longtemps le Siam se contenta de ses cours d'eau comme voies de communication. Le premier chemin de fer y fut ouvert, en 1893, entre Bangkok et Paknam (27 kil.) par une compagnie placée sous contrôle anglais, au capital de 750.000 fr. Cette petite ligne unit la capitale siamoise à Paknam, à l'embouchure du Ménam, où tous les navires allant à Bangkok ou en venant jettent l'ancre; aussi, les actionnaires de cette voie ferrée prospère touchent-ils 7 0/0.

En 1892, le gouvernement siamois entreprit une ligne de Bangkok à Korat à l'est vers le Mékong; elle n'a été ouverte qu'en décembre 1900, sur 165 kil. de longueur. La contrée traversée est riche en riz et en pâturages; on y trouve aussi des forêts et des mines (près des collines de Korat). Sur 65 kil., le chemin de fer suit le Ménam jusqu'à Ayuthia, et fait ainsi concurrence au trafic fluvial. Dans d'autres parties, la ligne concurrence les canaux du pays. Une autre ligne se détache de celle de Korat, à 92 kil. au N.-E. de Bangkok et se dirige vers le nord, elle est connue sous le nom de ligne de Lopbury et achevée sur 42 kil., jusqu'à Lopbury; elle sera prolongée jusqu'à Chiengmaï, sur 600 kil. Dans 2 ans 1/2, on espère atteindre Paknamp, à 100 kil. au nord de Lopbury. Les études sont en bonne voie au délà et l'on cherche actuellement une passe à travers les chaînes situées au nord de Chiengmaï, afin d'y trouver une voie vers Chiengsen, à 200 kil. de Chiengmaï, où l'on espère conduire le rail dans 6 ou 8 ans.

Une autre ligne à voie étroite, établie entre Bangkok et Péchaburi, au S.-O. de la capitale, est contrôlée par le gouvernement; les travaux seront achevés vers janvier 1903.

Une ligne est projetée de Bangkok à Srimaharacha, sur la côte, par Pa-

Digitized by Google

triew et Bangplasoi (140 kil.), traversant une région fertile et peuplée; elle provoquera certainement la construction de villas dans la partie du littoral que longera la ligne.

Des concessions privées ont été accordées, en outre, à des Siamois. L'une concerne la ligne à voie étroite de Taurua (sur la ligne de Lopbury) à Prabat (17 kil.). Prabat est la ville sainte des bouddhistes et plusieurs milliers de pèlerins y vont tous les ans. La ligne sera achevée dans un an et sera ensuite prolongée au dela de Prabat, dans un pays riche en minéraux et en forêts. L'autre ligne à voie étroite concédée, partant de Bangkok, se dirigerait ensuite vers le S.-O. et aboutirait à l'embouchure de la rivière Tatien; elle serait terminée dans 2 ans au plus. On voit que si le Siam a été long à se décider, il cherche à rattraper le temps perdu.

Indo-Chine française : *Télégraphes.* — Le 31 décembre 1900, l'Indo-Chine française comprenait 11.612 kilom. de fils télégraphiques, soit une augmentation, par rapport à 1899, de 1.200 kil. de lignes et 1.367 kil. de fils. Dans les 6 premiers mois de 1901 sont venus s'ajouter les lignes de Cantho à Omon (10 kil.), de Patchoum à Xieng-Khouang (148 kil.), de Luang-Prabang à Xieng-Khouang (183 kil.) et de Cang-Son à Sang-Cau (21 kil.). D'autre part, des modifications apportées aux anciennes lignes, en ont raccourci la longueur totale de 51 kil. Il y a donc une augmentation définitive de 311 kil., ce qui portait, au 1er juillet 1901, la longueur totale du réseau à 11.923 kilomètres.

Ces lignes sont encore en grande partie sur poteaux en bois, mais chaque année on les remplace par des appuis en fer qui sont plus économiques d'entretien. En Annam et au Tonkin, l'entretien des lignes sur appuis en fer a coûté 1 piastre 5 en moyenne par kilomètre dans ces dernières anées, tandis que l'entretien sur poteaux en bois est revenu à 6 fr. 15 et 6 fr. 20. Au Laos, par suite de la rareté de la main-d'œuvre et des frais de transport du matériel, les frais sont beaucoup plus élevés et atteignent de 11 fr. 21 à 9 fr. 10 par kilomètre.

Corée ; *Chemins de fer.* — La Corée, dont le gouvernement cherche à se préserver autant de l'influence japonaise que de l'influence russe, s'ouvre peu à peu aux idées modernes. Des voies ferrées y sont en construction, mais les travaux ne progressent que lentement. Voici leur état d'avancement :

1° *Séoul-Tchemoulpo.* — Cette ligne, commencée depuis 1897, a été terminée dans le milieu de l'année 1900, la voie cessait à environ 5 kilomètres de la capitale, au bord d'un grand fleuve qu'on a dû franchir à l'aide d'un pont métallique à voie unique de 650 mètres de longueur. Ce travail d'art, le seul important de la ligne, a subi les essais nécessaires le 5 juillet 1900, et le 8 du même mois, le service direct entre la capitale et son port était inauguré. Le service journalier comprend six trains dans chaque sens, et le trajet exige environ deux heures. Au point de vue financier, cette entreprise n'a pas été aussi prospère qu'on aurait pu le croire. Néanmoins, cette ligne

Digitized by Google

couvre ses frais d'exploitation, donne même quelques bénéfices, mais ne parvient pas à amortir le capital engagé ;

2° *Séoul-Eni-Sjyon.* — Réservée à l'industrie, aux capitaux et aux ingénieurs français, cette ligne est d'une grande importance et doit entraîner une mise de fonds d'environ 70 millions. Actuellement, les études dirigées par deux ingénieurs français ont été faites jusqu'à Sang-Do, localité importante située à 75 kilomètres de Séoul. On a décidé d'exécuter cette première section avant de pousser plus loin, et à l'heure présente des pourparlers définitifs pour la construction sont engagés avec le gouvernement coréen. L'issue en est attendue très prochainement ;

3° *Séoul-Fousen.* — Le projet fait partir la ligne de Séoul en passant par Syou-Ouen, à 25 milles, Toun-hpo, Kyong-tjyou, Yeun-san, Koun-san (port ouvert), Yong-tong, Yeum-yeng et Fousen. La longueur totale serait de 287 milles, et la voie unique mesurerait 4 pieds 8 pouces de largeur. La compagnie concessionnaire a rencontré de grandes difficultés pour la réunion des capitaux nécessaires à cette exploitation. Actuellement, elle n'a réussi à constituer qu'un fonds de 12.500.000 francs. Les premiers travaux vont être commencés, mais ils ne pourront être poussés bien loin sans faire aux souscripteurs un nouvel appel de fonds.

AMÉRIQUE ET EUROPE

États-Unis : *Loi de Lynch.* — Dans un journal nord-américain on a pu lire cette phrase monumentale : « *Il est fortement question* à D... (Indiana) de lyncher G... et son prétendu complice. » Ce n'est pas sans étonnement que, dans notre vieille Europe, on constatera que le lynchage, passé à l'état chronique, est entré dans les mœurs américaines où on ne fait rien pour le déraciner.

Une statistique qui a été publiée par un journal de Chicago nous apprend que la « loi » de Lynch, c'est-à-dire l'exécution sommaire, sans instruction, ni procès, a eu, depuis 15 ans sa plus forte application en 1892, année où 235 individus ont été lynchés. Le chiffre de 200 a été dépassé 2 fois ; en moyenne, on compte 150 lynchages annuels. Depuis 1898 il y a eu diminution ; en 1900, on a compté 115 cas et, en 1901, 135. Le chiffre le plus faible constaté depuis 15 ans est celui de 107 en 1899. La plus grande partie des lynchages ont lieu dans les états du sud ; en 1901, il y en a eu 15 dans l'Alabama, 14 en Géorgie, 15 en Louisiane, 16 dans le Mississipi, 12 dans le Tennessee et 11 au Texas. Au total, on en a enregistré, en 1901, 121 dans les états du sud contre 14 dans ceux du nord. Les victimes de cette expéditive justice populaire ont été 107 fois des nègres, 26 fois des blancs, 1 fois un Chinois et 1 fois un Indien. Les motifs sont très variables : le meurtre domine (39 cas), puis vient l'outrage à une blanche ; dans 9 cas, il y a eu simplemement « antipathie de race » et dans un « erreur de personne ».

C'est égal, pour un peuple qui se pique de civilisation et de respect de la loi, c'est assez peu banal d'avoir chaque année une moyenne de 150 exé-

Digitized by Google

cutions sommaires à son actif. Et dire que parmi les exécutés, qui le sont parfois avec cruauté, ils s'en trouve toujours quelques-uns dont on parvient à démontrer l'innocence — après.

Bolivie : *Mines de cuivre.* — Les formations cuprifères s'étendent en Bolivie sur une très grande surface; mais les seuls gisements exploités aujourd'hui sont ceux de Corocoro, sur le haut du Titicaca.

Corocoro, chef-lieu de la province de Pacajes, dans le département de la Paz, est à l'altitude de 4.023 mètres. La ville a 5.620 habitants et se trouve près du Desaguadero et d'un point où cette rivière sort du lac Titicaca et est navigable; l'exportation est favorisée de ce fait. Des remorqueurs conduisent des barges chargées de cuivre jusqu'à Pano, port péruvien du lac; le métal est porté ensuite par un chemin de fer de 520 kilom. à Mollendo, sur le Pacifique. Une 2e route, purement terrestre, va de Corocoro à Tacna (chemin muletier) et de Tacna à Arica, sur le Pacifique (chemin de fer).

Le terrain est assez maniable et assez résistant pour rendre le travail des mines facile. Le cuivre natif est abondant sous les formes les plus variées, depuis celle des grains microscopiques jusqu'à celle de grandes masses pesant plusieurs tonnes. Par leur richesse, ces gisements se rangeraient immédiatement après ceux du lac Supérieur, aux États-Unis. La rareté du combustible sur le haut-plateau ne permet pas malheureusement de traiter les minerais par la fusion en grand; aussi, se borne-t-on à produire, par broyage, pulvérisation et lavage, un minerai contenant 70 0/0 de cuivre et qu'on exporte ainsi. Il n'existe à Corocoro que 2 fours et le seul combustible est la *taquia,* crottin sec de lama; tout autre serait trop onéreux. Les méthodes d'exploitation sont des plus primitives. En 1897, la région de Corocoro a donné 1.791.000 quintaux espagnols de 46 kg de minerai de cuivre, ayant produit seulement 60.657 quintaux espagnols.

Allemagne ; *Le canal de Kiel.* — L'extension de la navigation par le canal de Kiel subit un temps d'arrêt. Ce canal qui réunit la mer du Nord à la mer Baltique est appelé officiellement « Canal Empereur Guillaume », et a été ouvert en 1895. La 1re année d'exploitation ne donna que 900.000 marks de recettes contre 3 millions de marks de dépenses (R. F., 1896, p. 381 et 743), mais les années suivantes virent s'accroître rapidement le trafic qui monta successivement à 1.534.000 marks en 1898 (R. F, 1899, p. 442), et à 2.133.000 en 1900. Pour 1901, on a constaté une diminution, puisque l'on n'est arrivé qu'à 2.078.600 marks. Au point de vue du nombre des navires, on en compte 101 (avec 83.504 tonnes) de moins qu'en 1900. On estime que l'exercice 1901-1902 donnera des chiffres encore plus faibles, par suite de la crise générale économique de l'Allemagne et de la fréquence des interruptions dues à la glace.

Le Gérant, ÉDOUARD MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 15692-8-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

LE PANGERMANISME ET L'AUTRICHE

Les questions de politique extérieure ne sont pas de celles qui, en France, retiennent l'attention et passionnent l'opinion publique. Dans certains cas, seulement, lorsqu'un évènement considérable vient à se produire, la curiosité, plus que l'intérêt, parvient à fixer quelque temps les esprits. Ce n'est malheureusement qu'une courte trève aux préoccupations intérieures qui tiennent une place trop considérable et par trop terre à terre dans la vie politique de notre pays.

Les questions extérieures sont, en effet, à peu près inconnues de la masse populaire. Dans les classes éclairées on ne s'en occupe pas comme il le faudrait et, le plus souvent, quand on les traite c'est au pied levé, sans étude sérieuse préalable. Dans le Parlement on les connaît moins encore et, sauf de rares exceptions, les orateurs qui développent à la tribune leurs considérations sur la politique étrangère, le font avec une telle insuffisance ou une telle prétention qu'ils jettent souvent plus de ténèbres que de lumière dans l'esprit de leurs collègues dont l'opinion n'est point formée par avance.

Les débats parlementaires ont, plus d'une fois d'ailleurs, été défavorables à l'action de la France au dehors, car de mesquines préoccupations de politique intérieure en ont trop souvent altéré le caractère. Qu'il suffise de rappeler que c'est pour renverser un ministère que la Chambre a refusé de voter l'intervention en Égypte et a par suite livré ce pays aux Anglais. La même manœuvre s'est renouvelée pour le Tonkin qui s'est trouvé à deux doigts d'être abandonné. Ceux qui n'approuvaient pas alors la ligne de conduite suivie par la *Revue Française* dans nos affaires extérieures et coloniales sont aujourd'hui des adeptes convaincus et des champions résolus de cette politique.

Il faut d'ailleurs reconnaître qu'au point de vue colonial une importante modification s'est opérée dans les esprits depuis quelques années. On ne discute plus la nécessité d'une politique coloniale ; on diffère seulement sur les moyens d'action. Cette importante transformation de l'opinion est due à sa plus complète éducation, à une meilleure connaissance des choses et aussi aux heureux résultats obtenus dans plusieurs de nos grandes possessions, dont deux surtout, l'Indo-Chine et Madagascar, ont pris en quelques années un essor aussi rapide qu'imprévu.

Digitized by Google

Cette transformation en matière coloniale peut aussi s'opérer pour les questions de politique extérieure. Il faut y travailler chaque jour, instruire et éclairer les esprits de façon telle que la connaissance entendue des affaires étrangères ne soit pas seulement l'apanage de quelques-uns. M. A. Chéradame est certainement un de ceux qui ont le plus fait dans ce sens par ses études et ses publications. Son dernier ouvrage (1) appelle plus vivement que jamais notre attention sur le péril que ferait courir à la France l'Allemagne agrandie et augmentée de toutes les populations allemandes de l'Autriche. Ce rêve est celui qui hante l'esprit des pangermanistes. Il est difficilement réalisable, mais il peut l'être. La France a un intérêt vital à l'empêcher de s'accomplir. Pour cela il faut étudier le problème, examiner ses causes et ses effets possibles, et jeter le cri d'alarme afin d'empêcher que la France se trouve un jour face à face avec un empire allemand renfermant le double de ses habitants.

La politique des nationalités, qui fut en faveur sous Napoléon III, a abouti à un double résultat dont la France n'a pas eu à se féliciter : elle a fait l'unité de l'Italie et de l'Allemagne. Mais si l'Allemagne est unie comme empire elle n'a pas placé sous un même sceptre, tous les peuples de langue allemande et c'est à la réalisation de ce but que tendent les efforts des pangermanistes, secrètement approuvés par le gouvernement impérial allemand.

Avant 1866 on ne voyait pas se dessiner l'hégémonie prussienne. Sadowa fut un coup de foudre bientôt suivi de l'invasion de la France et de la perte de l'Alsace-Lorraine. On a cru qu'avec le rétablissement de l'empire allemand nos voisins avaient atteint leur plus grande puissance territoriale. Telle n'est pas leur manière de voir et un gros danger menace encore l'Europe. « Depuis 1870, dit M. Chéradame, des hommes comme MM. Louis Léger, Ed. Marbeau, Dareste, Alfred Rambaud, préviennent la France sans relâche que des circonstances analogues à celles qui ont déterminé Sadowa vont se reproduire ». M. Paul Deschanel a dénoncé résolument le danger : « Les premières années du XXe siècle verront se dérouler, par l'effet des vicissitudes naturelles dans la maison d'Autriche, un drame décisif, dont il est aisé de prévoir dès aujourd'hui tout au moins le prologue et les premiers actes ».

(1) *L'Allemagne, la France et la question d'Autriche*; Plon, éditeur, 1902.

Digitized by Google

Ce drame est le démembrement de l'Autriche survenant à la suite de la mort de l'empereur François-Joseph. Quel serait ce partage de l'empire des Habsbourg, comment serait-il provoqué, au profit de qui et quelles en seraient les conséquences, c'est ce qu'il importe d'exposer.

Le mouvement pangermanique en Allemagne.

L'empire d'Autriche-Hongrie se compose comme on le sait, de deux monarchies différentes, bien qu'ayant un seul souverain : la Cisleithanie ou Autriche proprement dite et la Transleithanie ou royaume de Hongrie. Cette dernière, où l'empereur François-Joseph n'est connu que comme roi de Hongrie, a son organisation entièrement distincte.

La Transleithanie ne renferme pas d'Allemands, à part quelques colonies éparses. En Cisleithanie au contraire se trouvent toutes les populations d'origine germanique. Aussi dans les projets de partage qui s'agitent n'est-il jamais question de la Hongrie ; celle-ci reste en dehors du champ d'action des pangermanistes, qui ne visent que l'Autriche proprement dite, et encore en détachant certains rameaux slaves, comme la Galicie, qui seraient plutôt gênants pour une Allemagne agrandie. C'est un point qu'il importe de bien déterminer.

Fort ancienne est la préoccupation, de l'autre côté du Rhin, de mettre en pratique les paroles du poète patriote Arndt : « Là où résonne la langue allemande, là est un pays allemand ». Mais au commencement du siècle dernier et jusqu'en 1870, ces paroles ne trouvaient d'écho qu'auprès de personnalités restreintes. Après l'annexion de l'Alsace-Lorraine un léger mouvement pangermanique se dessina ; mais Bismarck, qui était tout-puissant, l'arrêta et s'y montra toujours opposé. Il voulait s'allier l'Autriche et non s'en faire une ennemie. Un partage ne lui paraissait d'ailleurs pas si facile, les Slaves d'Autriche, qui forment la majorité de la population, y étant nettement hostiles, surtout les Tchèques, que François-Joseph venait de se rattacher par la reconnaissance des droits du royaume de St-Venceslas et la promesse de son couronnement comme roi de Bohême, couronnement qui se fût sans doute accompli sans les efforts que fit le gouvernement allemand pour empêcher sa réalisation.

Une autre considération arrêtait alors Bismarck, qui était en plein *Kulturkampf*. Dans sa lutte contre l'Église romaine, il ne se souciait pas de voir les Allemands d'Autriche, tous catholiques ou à peu près, deve-

Digitized by Google

nir les arbitres de la politique intérieure en renforçant le parti du Centre, qui lui faisait une si rude opposition et avec lequel il fut plus tard obligé de composer.

L'avènement d'un prince actif, ambitieux et turbulent comme Guillaume II, suivi bientôt de la chute de Bismarck, remplit d'espoir les pangermanistes. L'essor commercial inouï que prenait l'empire d'Allemagne autorisait en même temps toutes les ambitions. Aussi l'idée d'unir tous les Allemands sous un même sceptre prit-elle corps d'une façon sérieuse et se développa-t-elle rapidement grâce aux articles, brochures, conférences, toasts, etc., qui la propagèrent à l'envi dans la plupart des milieux intellectuels.

La thèse des pangermanistes est la suivante : En dehors de l'empire d'Allemagne il y a 21 millions d'Allemands, dont 10 en Autriche, 2 en Suisse, 1 en Russie et 8 millions de Bas-Allemands en Hollande et en Belgique. L'empire est incomplet ; il n'atteindra ses frontières naturelles que lorsque toutes les populations de langue allemande seront soumises au même régime politique. Éveiller dans tous les pays germaniques le sentiment de communauté d'origine et le désir d'unité, tel est le problème à résoudre tout d'abord. Quand le terrain aura été bien préparé, alors commencera la période d'action. L'idée d'un empire allemand s'étendant de Hambourg à Trieste est aujourd'hui profondément ancrée dans l'esprit de tous les pangermanistes. Si l'absorption de l'Autriche réussit, on pourra alors songer à poursuivre le programme vis à vis des Allemands des autres pays.

Le plan d'agitation pangermanique est aujourd'hui solidement constitué et les chefs du mouvement, puissamment secondés par une presse et des associations tout à leur dévotion, font, en Autriche tout comme en Allemagne, une propagande aussi ardente que persévérante en faveur de la diffusion de leurs idées. La plus influente de ces associations est sans contredit l'*Union pangermanique* « Alldeutscher Verband », qui renferme dans son comité directeur des personnalités influentes appartenant à toutes les classes de la haute société.

En 1895, le dr Hasse, député de Leipzig au Reichstag, fut nommé président de l'*Union* qui, sous son énergique impulsion prit un développement considérable. Par ses publications périodiques, comme les *Feuilles pangermaniques*, ses brochures, ses conférences, ses assemblées générales, cette société a pris une influence incontestable sur l'opinion

Digitized by Google

qu'elle prépare, forme et dirige à chaque occasion propice, vers la réalisation de son but suprême.

En 1896, elle prend une part active à la propagande faite en vue de l'accroissement des forces navales allemandes et s'acquiert par là de hautes sympathies.

En 1897, elle inaugure son intervention dans les affaires autrichiennes à propos des ordonnances publiées par le cabinet cisleithan Badeni prescrivant la connaissance du tchèque à l'égal de l'allemand pour les fonctionnaires autrichiens en Bohême.

Le dr Hasse saisit cette occasion de manifester publiquement ses sentiments vis-à-vis de l'Autriche, en organisant une campagne de presse et de réunions pour relever ce qu'il considérait comme une insulte au germanisme, et rendre populaire la campagne qu'il entamait en faveur des Allemands d'Autriche. De grands meetings eurent lieu à Dresde et à Leipzig, aux portes mêmes de la Bohême, pour protester contre les ordonnances et exciter les Allemands « à s'opposer par tous les moyens aux convoitises slaves ». Les discours prononcés dans ces circonstances et les résolutions votées furent imprimés et répandus à des milliers d'exemplaires. La police allemande laissa faire, mais le gouvernement autrichien fit saisir à la frontière les *Feuilles pangermaniques*.

L'*Union* n'en continua pas moins sa propagande et son président, le dr Hasse, poussa l'audace jusqu'à proposer au Reichstag de voter une motion en faveur des Allemands d'Autriche (15 déc. 1897). Le Reichstag la rejeta ; mais le seul fait d'avoir provoqué une telle discussion ne fit qu'accroître l'audace des pangermanistes. Leur but fut d'ailleurs atteint, car après la retraite du ministère autrichien Thun, le cabinet de fonctionnaires Clary s'empressa d'abroger les ordonnances (oct. 1899).

A côté de l'*Union pangermanique* d'autres sociétés poursuivent, d'accord avec elle, le même but par des moyens un peu différents. Ainsi l'*Odin Verein*, fondé à Munich en 1897 est politique et religieux tout à la fois, avec une tendance protestante. Sa caractéristique est de ne faire de propagande qu'en Autriche. Sa polémique et ses brochures sont particulièrement violentes.

La société évangélique *Gustave-Adolphe* concentre ses moyens d'action sur les Autrichiens protestants ; elle en a déjà enrôlé plus de 80.000 sous sa bannière, ce qui représente 1/6e des protestants de Cisleithanie. L'*Union évangélique* agit dans le même sens.

Digitized by Google

D'autres associations ont un groupement purement économique, visant l'extension des voies de communication, l'établissement de canaux entre les fleuves allemands et les fleuves autrichiens, toutes mesures enfin pouvant rapprocher les deux empires au point de vue commercial et amener la création d'un *Zollverein* (union douanière) prélude d'une future union politique.

Cette idée de la création d'un Zollverein avec l'Autriche est accueillie avec enthousiasme en Allemagne, car elle assurerait au commerce germanique, de plus en plus entravé par les barrières douanières de la Russie et des États-Unis, un débouché des plus précieux. L'Europe centrale librement ouverte au commerce allemand, quelle aubaine pour les sujets de Guillaume II ! Ce projet d'union douanière, fort bien vu dans les hautes sphères berlinoises, cadre admirablement avec le programme pangermanique. Et si l'œuvre de démembrement de l'Autriche présentait trop de risques à courir, beaucoup d'Allemands raisonnables trouvant que le fruit est encore trop vert, se contenteraient d'une union douanière qui mettrait l'Europe centrale sous leur dépendance économique.

Mais si les Allemands sont partisans de l'union douanière, les Autrichiens la repoussent. La mauvaise condition dans laquelle se trouvent beaucoup d'industries autrichiennes en présence de l'état de prospérité des industries allemandes est une des raisons qui rendent l'Autriche hostile au Zollverein. Les produits allemands ont déjà supplanté les produits autrichiens dans la région des Balkans ; que serait-ce donc si le Zollverein leur permettait d'entrer librement en Autriche ?

Si les associations politiques et commerciales ont su prendre sur l'opinion publique un ascendant remarquable, elles ont été bien secondées par le monde universitaire qui jouit en Allemagne d'une haute influence. Lors des ordonnances Badeni, l'université d'Heidelberg invita les professeurs des universités allemandes à envoyer une adresse aux professeurs de l'université allemande de Prague pour les encourager dans leur lutte contre les Tchèques. Sur 1.100 professeurs, 816 donnèrent leur adhésion. Les étudiants suivent leurs professeurs ; aussi la plupart sont-ils gagnés au pangermanisme.

S'il est difficile de lire la pensée de Guillaume II dans les allocutions mystiques et sentencieuses qu'il prononce assez fréquemment, il est cependant permis de croire qu'il ne voit pas d'un œil défavorable le

Digitized by Google

mouvement qui se développe de plus en plus. L'indulgence du gouvernement impérial pour tous les actes agressifs des pangermanistes, le bon accueil qu'il fait toujours à de hauts personnages de l'*Alldeutscher Verband*, en sont des indices significatifs. Quand des hommes de la valeur de l'historien Mommsen, du général von der Goltz, de Mgr Kopp, pangermanistes avérés, sont comblés des faveurs impériales, on peut dire sans crainte de se tromper que l'*Union pangermanique* a un solide appui près des marches du trône.

L'argument du principal groupe catholique, à la tête duquel marche Mgr Kopp, prince-évêque de Breslau est à retenir : Si aux 17 millions et 1/2 d'Allemands catholiques, on ajoutait les 8 millions et 1/2 qui sont sujets de François-Joseph, on aurait un groupe de 26 millions capable de tenir tête aux 31 millions de protestants. En outre la formation d'un groupe compact de catholiques allemands permettrait à Rome de prendre en Allemagne un point d'appui, qui est peu solide en France, où le gouvernement prend de plus en plus une attitude hostile à l'Église. En étant pangermanistes les catholiques allemands poursuivent donc un double but en même temps que la déchéance de l'influence catholique de la France en Orient et en Extrême-Orient.

Les nationalités en Autriche et la propagande allemande.

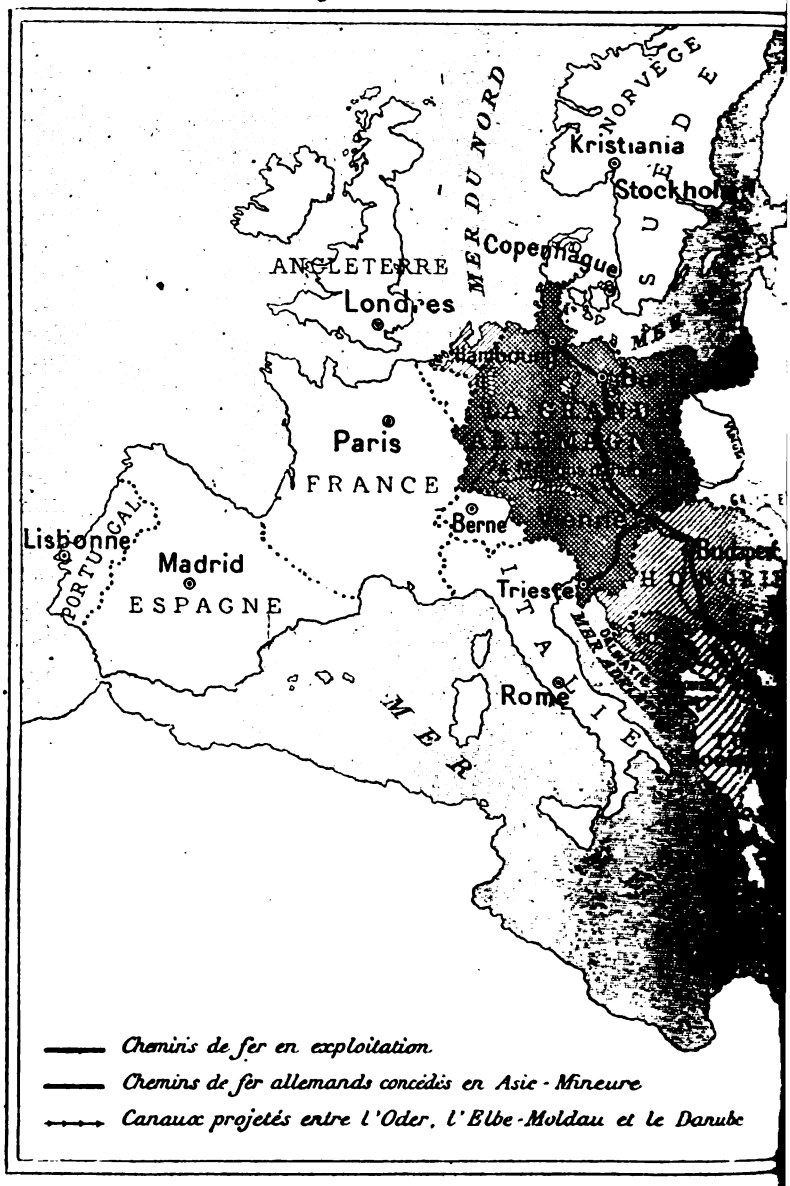
Si un puissant courant d'opinion se produit en Allemagne pour l'incorporation des Allemands d'Autriche. il n'en est pas de même parmi les Autrichiens, malgré la propagande faite auprès d'eux.

Il ne faut pas oublier tout d'abord, comme on l'a fait souvent en France, que l'Autriche n'est pas un pays allemand. La race germanique, si elle a été jusqu'ici la race gouvernante, n'est pas la race dominante sous le rapport de la population. En effet, sur les 25 millions d'habitants de la Cisleithanie on ne compte que 9 millions de Germains, contre 15 millions de Slaves (Tchèques, Polonais, Ruthènes, Serbo-Croates et Slovènes) et 1 million de Latins (Italiens et Roumains). Les Allemands ne représentant que 36 0/0 de la population, on peut dire, à bien plus juste raison que l'Autriche est un empire slave, les diverses nationalités slaves représentant plus de 60 0/0 de la population.

Au point de vue confessionnel, l'Autriche renferme 19 millions 1/2 de catholiques, soit 79,5 0/0 contre seulement 450.000 protestants ou 1,8 0/0. Les autres cultes sont grecs ou israélite.

Digitized by Google

CE QUE SERAIT L'ALLEMAG



Digitized by Google

GRANDIE DE L'AUTRICHE

Ce cliché a été obligeamment communiqué par la maison Plon.

Digitized by Google

Ainsi, 9 millions d'Allemands sur 25 millions d'Autrichiens voilà tout ce que les pangermanistes peuvent réclamer. Mais ces 9 millions demandent-ils leur annexion à l'Allemagne? On peut les décomposer en trois groupes.

Le 1er groupe est formé des Allemands qui admettent en principe que les Slaves sont en droit de revendiquer les mêmes libertés et la même autonomie provinciale dont eux-mêmes jouissent. C'est la consécration du régime fédéraliste que réclament les diverses nationalités slaves. Les représentants au Reichsrath de ce groupe, qui soutinrent les cabinets Badeni et Thun, proviennent surtout du Tyrol, du duché de Salzbourg et de la Haute-Autriche. Ces populations, profondément loyalistes, représentent environ 3 millions d'âmes.

Le 2e groupe, dont Vienne est le centre, comprend les Allemands qui ne veulent pas encore admettre les revendications slaves. Loyalistes également, ils ne veulent ni renoncer à la prépondérance que le régime centraliste assure à l'élément allemand, ni se laisser annexer. On peut les évaluer à 3 millions environ.

Le 3e groupe est formé d'irréconciliables adversaires des Slaves, décidés à se jeter dans les bras de l'empire d'Allemagne plutôt que de renoncer à leur suprématie politique. A leurs yeux, l'égalité de droits conférés aux Slaves apparaît comme l'oppression de leur race. Répandus dans le nord et l'ouest de la Bohême, ils peuvent être évalués aussi à 3 millions. Pour eux les droits des Tchèques n'existent pas et parmi leurs députés au Reichsrath on compte les prussophiles les plus violents, les Schönerer, les Wolf, etc.

Ainsi, sur 9 millions d'Allemands autrichiens on ne peut en compter que 3 qui préfèrent le démembrement de l'Autriche à la concession de droits égaux aux leurs aux populations slaves. Quelle est la situation de ces dernières?

Les Polonais (4 millions) jouissent d'une liberté dont sont bien loin d'approcher leurs compatriotes en Russie et en Prusse. Leurs députés forment la base la plus solide de la majorité gouvernementale au Reichsrath. Tous les emplois, même les plus élevés, leur sont accessibles et ils ont une haute influence dans les conseils de l'empire.

Moins avantagés que les Polonais, les Ruthènes réclament la même autonomie que leur voisins. Fédéralistes, ils sont aussi loyalistes.

Slovènes et Serbo-Croates sont dans le même cas. Pressés entre les

Digitized by Google

Allemands et les Italiens ils n'ont rien à gagner à changer de domination.

Quant aux Tchèques (6 millions) ils ont obtenu du pouvoir central des concessions qui ne sont pas sans valeur. Après Sadowa, leur chef, le Dr Rieger revendiqua les droits historiques du royaume de St-Venceslas. François-Joseph les reconnut par un rescrit du 12 septembre 1871 et sans l'opposition de l'Allemagne il se serait fait couronner roi de Bohême. En 1882, la création d'une université tchèque fut autorisée. Puis vinrent les ordonnances Badeni (6, 22 avril 1897), bientôt retirées. Depuis lors les Tchèques sont tantôt hostiles, tantôt favorables aux cabinets cisleithans selon les avantages qu'ils peuvent en tirer. D'une culture intellectuelle supérieure à celle de beaucoup d'autres Slaves, ils ont conscience de leur valeur et luttent énergiquement pour obtenir des droits égaux à ceux des Allemands. Ils savent qu'ils ont tout à perdre au démembrement de l'Autriche. L'annexion à la Prusse serait pour eux synonyme d'asservissement et leur sort ne serait pas plus enviable que celui des Polonais de Posnanie.

Après les Slaves, les Latins. Les 220.000 Roumains de Bukovine n'ont que le désir secret d'être réunis au royaume de Roumanie. Quant aux 730.000 Italiens du Trentin et de l'Istrie, ils sont nettement séparatistes et ne manquent pas une occasion de faire montre de leurs sentiments de profonde affection envers le royaume d'Italie.

Ainsi, sur 25 millions d'Autrichiens, on peut compter 3 millions d'Allemands et 1 million de Latins séparatistes, contre 6 millions d'Allemands et 15 millions de Slaves partisans du maintien de la monarchie autrichienne. Le total donne 4 contre 21. Après la brutalité de ces chiffres, est-il possible de croire à la dissolution de l'empire d'Autriche, par suite de révolution intérieure? Ce n'est que par une intervention du dehors, que le démembrement pourrait s'accomplir, et c'est à quoi travaillent activement les pangermanistes.

Après la restauration de l'empire d'Allemagne, M. Schönerer avait pris l'initiative d'un mouvement prussophile en Autriche. Mais tant que Bismarck resta au pouvoir, aucun encouragement ne partit de Berlin. Il n'en fut pas de même lorsque Guillaume II inaugura la politique mondiale. A ce moment l'*Union pangermanique* prenait corps sous la direction du dr Hasse qui trouva dans M. Schönerer, l'homme qu'il lui fallait pour sa propagande. Aussi M. Hasse envoya-t-il, en 1896, ses plus

Digitized by Google

zélés collaborateurs organiser, le mouvement pangermaniste en le rendant séduisant, sous forme de création d'un Zollverein.

La mission donna d'excellents résultats, et quand le comte Badeni eut rendu ses ordonnances sur la langue tchèque, M. Schönerer n'eut garde de laisser échapper une aussi belle occasion d'agitation. D'accord avec M. Hasse, il éveilla parmi les Allemands de Bohême un vif courant d'hostilité contre les Tchèques avec accompagnement de sentiments prussophiles. Grâce à une violente campagne de presse et de banquets, l'agitation gagna les autres provinces allemandes et y fit des recrues sous la nuance, habilement répandue par les meneurs, d'une « slavisation » de l'Autriche.

La question des ordonnances ne suffisait point : il fallut imaginer une nouvelle cause d'agitation. Le dr Hasse la trouva en déclarant la guerre au catholicisme et M. Schönerer le seconda admirablement. Le thème était le suivant : L'Église catholique est l'ennemie du germanisme, il faut rompre avec elle. Et, en 1898, la campagne anti-catholique commença en Autriche au cri de « *Los von Rom !* Séparons-nous de Rome ! » Tous les groupes évangélistes d'Allemagne donnèrent avec ardeur dans le mouvement et tous les pasteurs disponibles furent mobilisés pour porter la bonne parole en Autriche, en même temps que la propagande en faveur de la Grande Allemagne.

Ce n'est pas d'Autriche, en effet, que part le mouvement; il vient d'Allemagne. Après l'*Alldeutscher Verband*, c'est l'*Union évangélique* de Berlin qui organise le plan de campagne des pasteurs en 1899. C'est, à la même époque, le consistoire de Dresde qui rappelle tous les pasteurs répandus dans les diverses régions de l'Allemagne. C'est de Munich que part le flot de cartes postales destinées à la propagande protestante. C'est la Société *Germania*, de Brême, qui imprime la plupart des brochures.

Le succès ne répondit pas à l'ampleur de l'effort. Au point de vue purement religieux, le résultat, à part quelques conversions bruyantes, fut assez maigre, surtout après le blâme du prince héritier, l'archiduc François-Ferdinand, qui déclara que le mouvement *Los von Rom* était surtout antiautrichien. Mais il en resta toujours quelque chose au point de vue pangermanique.

Enfin, une autre tactique consiste à diviser les Tchèques en répandant parmi les ouvriers, très nombreux de cette nation, le socialisme

Digitized by Google

international. La presse socialiste viennoise, dirigée surtout par des Juifs et assez hostiles aux Slaves, s'y prêta complaisamment. Mais les Tchèques démasquèrent la manœuvre et, s'ils goûtèrent au socialisme, ils repoussèrent, par contre, tout internationalisme.

Les pangermanistes ont organisé leur propagande autrichienne avec un soin méticuleux. Soutenus par de grands journaux viennois, comme la *Presse* et la *Nouvelle Presse libre*, ils sont encore appuyés par des revues et un grand nombre de petits journaux locaux, dont beaucoup de date récente, ont été fondés uniquement dans ce but. A côté de la presse, il y a les associations de protection et d'union de tous les groupes allemands recevant le mot d'ordre et marchant d'un commun accord. Des réunions, assemblées et conférences stimulent la propagande et entretiennent l'agitation. En Bohême, le loyalisme envers la dynastie des Habsbourg perd sensiblement du terrain au grand avantage des Hohenzollern. Il en est de même dans quelques villes importantes de l'ouest. Mais partout ailleurs, les populations allemandes restent profondément attachées à François-Joseph.

Quoi qu'il en soit, le danger est grand et il faut envisager à l'avance comment on pourrait parer au démembrement.

Ce que serait l'Allemagne agrandie. — Le danger.

Si jamais l'Autriche était absorbée, moins la Galicie, par l'empire d'Allemagne, ce dernier serait le maître de l'Europe centrale, de la Baltique à l'Adriatique, et aurait accès dans la Méditerranée par Trieste. Sa population s'élèverait à 74 millions d'habitants et son armée mobilisée atteindrait 2.800.000 hommes, obéissant à une seule impulsion, prête à tomber sur le voisin de l'Est ou celui de l'Ouest, incapable de résister à pareille avalanche.

Au point de vue économique, l'Allemagne bénéficierait des excédents de récoltes de l'Autriche et enverrait à cette dernière le trop plein de ses manufactures. L'achèvement du réseau des chemins de fer et la création de canaux entre l'Elbe, l'Oder et le Danube, permettraient aux marchandises lourdes allemandes d'envahir l'Orient en suivant le cours des fleuves, au lieu de faire par mer le tour de l'Europe. Grâce au bas prix de la main d'œuvre des Slaves de Cisleithanie, les Allemands pourraient fabriquer encore à meilleur compte et inonder de leurs produits manufacturés les pays qui ne leur seraient pas fermés douanièrement.

Digitized by Google

C'est en Orient, où la France a encore une influence considérable, que la poussée germanique se ferait énergiquement sentir. On sait que Guillaume II a su prendre un ascendant indéniable dans les conseils de la Porte. L'armée turque est dressée et encadrée à la prussienne. Dans tout l'empire ottoman les Allemands plantent des jalons à la fois commerciaux et politiques. Les chemins de fer sont en partie sous leur dépendance, comme la ligne de Constantinople à la frontière bulgare et celle de Constantinople à Salonique et à Monastir. Quant à la ligne d'Anatolie, d'Haïdar-Pacha à Konia, elle est entièrement allemande. C'est cette ligne qui, prolongée jusqu'à Bagdad et au golfe Persique, doit traverser de part en part l'Asie Mineure. Pour sa construction, les Allemands ont réservé à un groupe français 40 0/0 des capitaux à fournir, mais l'influence allemande sera prépondérante.

Guillaume II attend avec impatience le jour où un chemin de fer presqu'entièrement allemand transportera directement de Hambourg au golfe Persique les produits de l'Europe centrale, cette ligne devenant la route la plus directe vers les Indes et l'Extrême-Orient. Et si l'on ajoute à ce puissant instrument de pénétration, les sociétés d'exploitation et les colonies germaniques qui ne manqueront pas de se former en Anatolie, on peut prédire, sans crainte, la prépondérance de l'Allemagne en Orient. Ruinée financièrement, la Turquie ne sera plus qu'un satellite évoluant dans l'orbite de la Grande Allemagne et devant fournir un sérieux appoint en cas de conflit germano-russe.

Mais la Grande Allemagne constituée, les pangermanistes seront-ils satisfaits ? On sait que leur programme tend à placer tous les Allemands sous la même bannière. Il en restera donc encore à annexer. On commencera par le Zollverein, que les petits états comme la Suisse, la Hollande, la Belgique, pourront difficilement repousser, et on arrivera progressivement à l'absorption politique. Que pourraient alors faire la France et la Russie, même coalisées, contre la moitié de l'Europe ?

Cette éventualité pourra paraître chimérique ; elle ne l'est cependant pas. Elle l'est infiniment moins que la création de l'hégémonie prussienne, qui paraissait invraisemblable avant Sadowa et qui ne se fit pas moins. Si l'on avait pu prévenir Sadowa, il n'y aurait pas eu de Sedan, ni d'empire d'Allemagne. Il faut donc mettre tout en œuvre pour prévenir un démembrement de l'Autriche qui pourrait être suivi à son tour d'une nouvelle amputation de la France.

Digitized by Google

Un aperçu rapide permettra de classer les peuples voisins de l'Autriche d'après leurs tendances et leurs intérêts et de voir quelle pourrait être leur ligne de conduite.

L'Italie, bien que pouvant être menacée par l'extension du colosse allemand, favoriserait sans doute le démembrement de l'Autriche pour s'annexer le Tyrol italien.

La Serbie, ballottée en sens contraires, se rangerait du côté du plus fort.

La Roumanie, gouvernée par un Hohenzollern, est acquise à l'Allemagne, surtout avec la possibilité d'une extension territoriale.

La Bulgarie, de plus en plus identifiée à la Russie, a tout à perdre à la création d'une Grande Allemagne.

La Turquie, toute dans la main de l'Allemagne, se rangerait de son côté, si elle ne pouvait rester neutre.

L'Angleterre a un intérêt majeur à s'opposer à l'agrandissement de l'Allemagne, devenue déjà pour elle une concurrente dangereuse. Mais il est probable que Guillaume II saurait la maintenir dans la neutralité qui lui est si chère en lui offrant un bel os à ronger, comme les Indes néerlandaises ou les colonies françaises.

Quant à la Russie, l'appât de la Galicie, pourrait peut-être la tenter un moment. Mais que serait pour son immense empire, l'annexion de cette province, en présence de l'incorporation de l'Autriche à l'Allemagne? Le maintien de l'empire d'Autriche doit être, au contraire, la base de la politique russe, qui ne peut permettre à une puissance germanique d'asservir des populations slaves. Déjà, à deux reprises, l'Autriche a dû son salut à une armée slave : en 1689, lorsque Sobieski délivra Vienne assiégée par les Turcs; en 1849, lorsque Nicolas Ier écrasa les Madgyars, qui se disposaient à opérer un premier partage de l'empire. L'opinion publique russe, qui a si grandement contribué à l'affranchissement des Bulgares, est, d'ailleurs, unanime à prendre en mains la cause des Slaves d'Autriche. Abandonner ces derniers à l'Allemagne, serait pour la Russie l'écroulement complet de son prestige auprès des Slaves des Balkans. Elle ne le fera jamais.

Les deux gouvernements français et russe, unis et alliés, doivent donc faire sortir de leur alliance tous les effets qu'elle doit produire en posant la question de non-intervention dans les affaires d'Autriche. Celles-ci sont d'ordre purement intérieur, et pourront, sans doute se résoudre

Digitized by Google

graduellement avec beaucoup de tact et de temporisation. Le loyalisme de l'immense majorité des populations autrichiennes est une force dont la dynastie des Habsbourg saura se servir pour assurer la paix et l'intégrité de la monarchie.

Tous les vœux de la France doivent être pour le maintien de l'empire d'Autriche. Mais pour que ces vœux ne soient pas purement platoniques, il faut pouvoir agir en cas de besoin et surtout prévoir un péril qui n'est pas imaginaire.

GEORGES DEMANCHE.

UNE EXCURSION AU PARAGUAY

AVEC LE NATURALISTE BOMPLAN (1857).

(Suite.) (1)

A L'ASSOMPTION. — INCIDENTS. — RÉCEPTION PAR LOPEZ.

Après huit jours de la navigation la plus intéressante et deux ou trois échouages dans des passes peu profondes qui exigèrent quelques pénibles travaux sous un soleil très ardent, nous arrivions à l'Assomption le 2 mars peu avant le coucher du soleil.

Un quart d'heure avant notre arrivée, j'avais vu un fort navire à vapeur, plus grand que le *Bisson* avec pavillon paraguayen, sortir du port et remonter le fleuve au-dessus de la ville. Son pavillon national au grand mât indiquait que le président Lopez était à bord. C'était le *Tacuari*, le plus grand navire de guerre du Paraguay. Un tel départ au commencement de la nuit et quand je savais la vive émotion que notre arrivée avait causée dans le pays m'intriguait singulièrement, car un bateau d'une telle grandeur ne pouvait naviguer de nuit dans le fleuve.

Une demi-heure après notre mouillage, au moment où la nuit commençait et pendant que l'équipage était occupé à suspendre ses hamacs, j'aperçus le *Tacuari* redescendant le fleuve à toute vitesse, dirigeant sa route exactement sur le milieu du *Bisson*. Je compris instantanément l'intention de Lopez que je savais capable de tout. Je n'eus que le temps de sauter sur l'avant du navire et à l'aide de deux ou trois matelots qui étaient sur le pont, de laisser filer la chaîne de l'ancre. Sous l'influence

(1) Voir *Rev. Fr.*, sept. 1902, p. 505.

Digitized by Google

du courant, le *Bisson* recula de quelques mètres; ce fut assez pour nous sauver. Le *Tacuari* n'osa dévoiler ses mauvaises intentions en changeant de route pour nous couper en deux, il dut continuer en ligne droite, et nous brisa ou enleva une partie de l'avant du navire: la guibre, l'étrave, les mâts de beaupré et de misaine tombèrent en morceaux sur son pont et sur le nôtre. Le Président m'envoya son aide de camp pour excuser la maladresse de son pilote. Je lui fis répondre que les avaries étaient graves et nécessitaient des réparations assez longues. Cet incident, au lieu de réduire à quelques minutes au lieu de 24 heures notre présence devant la capitale, allait, à ma grande satisfaction, nous obliger à rester plusieurs semaines. Ce séjour forcé le mit, paraît-il, dans une grande colère. Il me renvoya immédiatement son aide de camp pour m'informer qu'il allait charger son ingénieur-chef de nous faire nos réparations le plus tôt possible avec toutes les ressources de son arsenal.

Le lendemain au lever du soleil, je voyais monter à bord l'ingénieur. C'était un Anglais avec qui il me fut bien facile de me faire entendre à demi-mots en lui faisant goûter de mon excellent cognac et en lui disant que chaque matin, pendant toute la durée des travaux, mon maître d'hôtel en mettrait une bouteille à sa disposition pour la journée. Ce léger cadeau me permit de rester 15 jours à l'Assomption au lieu de 24 heures ou de 4 ou 5 jours qu'auraient nécessité ces réparations faites avec nos ressources du bord.

La colère de Lopez se manifesta le soir même plus brutalement au dépens de notre agent consulaire qui avait servi de prétexte au voyage du *Bisson*. Dès son arrivée à terre à 9 heures du soir, après sa visite à bord, il reçut du chef de la police et de la part du président Lopez un petit papier sur lequel était écrite la simple ligne suivante : « Que le Français un tel parte dans les 24 heures du territoire de la République ». Cet agent consulaire, le seul Français du pays, était un petit négociant faisant par intérim les fonctions de notre consul en congé. Il fut on ne peut plus surpris d'une telle expulsion dont il ne comprenait pas le motif et vint immédiatement me communiquer cet ordre. Dans de telles circonstances, il n'y a légalement ni utilement rien à faire que de céder. Je l'engageai à amener son pavillon, à déménager immédiatement ses archives et son bazar pour s'établir à bord du *Bisson* jusqu'à notre départ; 24 heures après, il était embarqué. Je me joignis à lui pour

Digitized by Google

envoyer une protestation officielle contre cette expulsion si arbitraire en réservant tous les droits de notre gouvernement pour les réclamations qu'il pourrait ultérieurement adresser, conformément au traité de 1852, mais il ne remit pas les pieds à terre pendant tout notre séjour à l'Assomption.

Ce n'était pas la première fois, comme je le sus plus tard, et ce n'était pas la dernière que Lopez devait employer ces moyens fort simples pour se débarrasser de navires ou de visiteurs importuns.

L'année suivante, pendant que je faisais une nouvelle visite à l'Assomption, le consul général d'Angleterre, Christié, était venu de Buenos-Ayres pour échanger un traité conclu entre l'Angleterre et le Paraguay. Après que toutes les clauses furent acceptées, on s'occupa de la cérémonie officielle de la signature, qui devait se faire avec une certaine pompe au palais. Le président Lopez en fixa les moindres détails avec M. Christié ; mais on fut arrêté par l'exigence du consul anglais, qui demandait qu'au moment où il lirait l'en-tête du traité « Au nom de sa très gracieuse Majesté, the Queen » Lopez se découvrît. C'était là une grosse infraction à la règle fondamentale de l'étiquette du « Suprême » (titre sous lequel il était seul permis de le désigner) Lopez, dans aucune circonstance ne devait saluer personne. Ce ne fut que sous la menace de rompre le traité immédiatemement que le « Suprême » finit par consentir à faire un léger salut en soulevant de quelques centimètres son énorme tricorne : ce qu'il fit en effet, comme c'était convenu.

Mais aussitôt après la séance, il était si vivement froissé et en colère, qu'apprenant qu'un petit vapeur anglais allait sortir du port pour porter le traité à Buenos-Ayres, emportant en même temps le ministre anglais et tous ses bagages, qu'il donna l'ordre à son vapeur de guerre le *Tacuari* de partir une demi-heure après le bateau anglais et de faire son devoir habituel.

Quand on me prévint à bord que le *Tacuari* chauffait et faisait ses préparatifs de départ, j'envoyai immédiatement un billet à Christié pour le prévenir que son bateau allait être infailliblement coulé, bien que je ne connusse pas encore ce qui s'était passé à la conférence. Le ministre anglais ne voulut pas prendre mon avis au sérieux, et il me répondit qu'il avait retardé son départ pour accepter le passage à bord du *Bisson* que je lui avais offert. Il fit aussitôt partir son bateau. Le

Digitized by Google

Tacuari appareillait une demi-heure après, rattrapait le bateau anglais à quelques milles au-dessous de l'Assomption et le coupant en deux, l'envoyait au fond du fleuve avec le traité, les correspondances et les bagages du ministre anglais.

Christié m'avoua que j'avais été meilleur diplomate que lui. Ce fut l'occasion de longues réclamations du gouvernement anglais contre le gouvernement du Paraguay qui finit par accorder l'année suivante une indemnité modeste. Lopez ayant démontré, par de nombreux témoins, l'accident avait été causé par la maladresse du pilote du bateau anglais qui était un Paraguayen ayant reçu des instructions du « Suprême ».

La raison pour laquelle Lopez était si mal disposé à notre égard était la présence de Bomplan à bord du *Bisson*. Cet excellent homme n'était jamais traité que de « vieille canaille » par le Président parce qu'il ne lui pardonnait pas sa tentative d'enlever au Paraguay sa principale richesse, le monopole de la production du « maté », le thé du Paraguay.

Le lendemain de mon arrivée, après avis préalable et réponse immédiate, je descendis à terre dans l'après-midi avec Bomplan, pour faire nos visites officielles aux autorités du pays, le président Lopez, et son fils le général Lopez qui avait été nommé ministre de la guerre et de la marine et général en chef de l'armée à 19 ans.

En mettant pied à terre, la première personne que nous rencontrons sur le quai est une fort belle amazone européenne, qui se trouvait évidemment là pour nous attendre à notre débarquement. Elle s'avance vers nous pour nous complimenter sur notre heureuse arrivée, puis nous fait en excellent français, malgré un léger accent anglais, ses offres de service pendant tout notre séjour; elle nous demande le but de notre voyage et en quoi elle pourrait nous être utile.

Bomplan s'empressa d'accepter, en lui disant qu'il venait chercher quelques plantes manquant dans son herbier et entre autres le copahiba qu'il n'avait jamais vu en fleur. Cette dame s'empressa de lui répondre en souriant qu'il y en avait beaucoup autour de la ville et qu'on le nommait « aguara ibo », qu'il y en avait de très belles espèces qui fournissaient du copahu de première qualité. Le sourire et la réponse à une si singulière question du botaniste nous firent comprendre de suite que nous étions en présence de Madame L... Elle était toute puissante alors au Paraguay et devait y être à peu près la seule Européenne

Digitized by Google

Je devais à tout prix rechercher son appui pour faciliter mes relations dans le pays. Elle avait déjà acquis une grande notoriété dans l'Amérique du Sud, et devait y être plus célèbre encore quelques années après par le courage, la ténacité et la singulière énergie qu'elle montra en prenant une part très active à côté du général Lopez à la direction de la guerre contre le Brésil.

Mme L... nous pressa vivement d'aller la voir, après nos visites officielles, et d'assister à ses petites soirées. C'était le seul salon fréquentable de l'Assomption. Doublement divorcée déjà, à 22 ou 24 ans, Mme L... avait été amenée en 1852 par le général Lopez, à peine âgé de 25 ans, quand il fut envoyé par son père en France et en Angleterre pour ratifier les traités qui ouvraient le Paraguay au commerce étranger.

Bien que les relations de Mme L... et du général Lopez fussent de notoriété publique et trouvées toutes naturelles dans un pays aux mœurs si primitives; bien que les enfants fussent reconnus et élevés à la Présidence par les grands-parents, le général ne se présentait jamais le soir dans le salon de Mme L... que comme un simple visiteur arrivant le dernier et partant le premier, laissant les autres visiteurs y passer la plus grande partie de la nuit et assister au souper qui la terminait. Les apparences auraient pu être considérées comme sauvegardées sans l'existence des enfants.

A l'heure indiquée pour la visite à la Présidence, je m'y présentai avec Bomplan. Nous fûmes reçus, au palais, dans une grande salle oblongue entièrement nue, au fond de laquelle le président Lopez, en épaulettes, revêtu d'un uniforme et d'un énorme tricorne galonné d'or, siégeait, une grosse canne à la main, dans un fauteuil élevé comme un trône sur une estrade. Au-dessus de sa tête, un écusson du Paraguay était accroché au mur entre un faisceau de drapeaux tricolores.

C'était un homme de 60 ans et d'une telle obésité, qu'assis, ses genoux disparaissaient sous son ventre, et que sa figure, déformée par la graisse, laissait à peine apercevoir une énorme bouche, sa barbe, ses petits yeux enfoncés dans la graisse. Il se contenta d'incliner la tête légèrement sans nous rendre autrement notre salut, car jamais il ne se découvrait devant personne.

Après nous avoir très sèchement demandé le motif de notre voyage et des renseignements sur nos avaries de la veille, il ne parla plus que

Digitized by Google

par sentences coupant nos réponses avec lesquelles elles n'avaient aucun rapport; il restait d'ailleurs parfaitement immobile.

« Au Paraguay, il n'y a qu'une seule volonté : celle du « Suprême ».

« Au Paraguay, le peuple est vertueux et vit tranquille parce qu'il aime le « Suprême » et lui obéit aveuglément. »

« C'est pour maintenir le bonheur du peuple que le « Suprême » ne permet pas aux étrangers de s'établir au Paraguay; ils n'y apporteraient que des vices et du désordre. »

« Au Paraguay, le « Suprême » sait tout, voit tout. »

Au bout de 10 minutes de cette litanie de sentences et admonestations, quelque peu impertinentes souvent, je perdis patience et je crus devoir en arrêter le débit en levant moi-même la séance, sans attendre que le Président donne le signal du départ, selon les règles de l'étiquette qu'on m'avait communiquées d'avance.

Malgré tout mon désir de m'attirer la bienveillance du « Suprême », je compris, en sortant de cette audience, que pour le premier voyage au moins, je n'obtiendrais aucune autorisation, aucune facilité de visiter le pays. Tout ce que nous pûmes obtenir fut la permission de parcourir la campagne environnante jusqu'à une lieue de la ville pour herboriser, mais sous la garde d'un agent de police qui nous accompagnerait partout. C'était une grande faveur qu'on nous accordait. Nous dûmes donc nous en montrer très satisfaits, mais je me proposais de profiter de ce premier séjour pour essayer de dissiper cette excessive défiance et obtenir meilleur accueil du Président; j'espérais pouvoir y parvenir par le canal du général et de Mme L... et j'y réussis complètement, comme je le dirai plus loin.

Le costume de la population est des plus sommaires : une simple chemise suffit aux femmes; les hommes, plus pudiques, sans doute, y ajoutent un caleçon ou pantalon de toile descendant jusqu'à mi-jambe. Les soldats seuls ont un costume complet.

La chemise des femmes forme d'ailleurs un costume fort gracieux tombant à mi-jambes et largement, carrément découpée, par le haut; elle laisse voir la moitié des seins et les bras nus. Une élégante broderie noire borde l'échancrure du haut, le bas de la chemise et le tour des manches qui n'ont que quelques centimètres de longueur; une ceinture de corde noire serre la taille et forme une vaste poche qui leur sert à porter les menus objets, entre autres les énormes cigares qu'elles

Digitized by Google

ne quittent jamais et qu'elles réallument à chaque instant. Tout le monde fume en ce pays, hommes, femmes, enfants à partir de l'âge de 6 ans. La sieste, le jeu, les cigares remplissent toute la vie de cette indolente population.

Le général, qui était le fils aîné du Président et pouvait avoir une trentaine d'années, se trouvait, par suite de son voyage en Europe, beaucoup plus civilisé et abordable que son père. Nos relations, dès le premier jour, furent aussi satisfaisantes que possible, et il me sut évidemment gré, comme je l'avais espéré, de la manière dont nous nous comportions avec Mme L..., que j'invitais quelquefois à venir déjeuner ou dîner à bord du *Bisson*; ce que ne pouvait accepter le général en présence de la défense de son père qui prétendait que c'eût été déroger que d'accepter une telle invitation. Dès ce jour, nous fûmes libres de séjourner en ville et de circuler dans la banlieue où j'accompagnais souvent Bomplan à la recherche de plantes nouvelles.

La ville de l'Assomption, comme la plupart des villes espagnoles de l'Amérique du Sud, est coupée par des rues à angles droits formant des carrés réguliers. Les maisons, de construction très simple, n'ont qu'un rez-de-chaussée. Le terrain très inégal des rues n'est recouvert ni de macadam, ni de pavés, mais bien d'une épaisse couche de sable fin comme toutes les routes des environs de la ville. Cela n'a aucun inconvénient puisqu'il n'y circule aucune voiture et que tout les habitants y marchent à pied.

Pendant les 6 mois de chaleur de l'année, dès que le soleil est couché, tous les habitants sortent leurs lits dans la rue, devant leurs portes, et y passent la nuit; comme personne n'a aucun motif de circuler après 7 ou 8 heures du soir, chacun peut se considérer chez soi; les ménages y sont aussi tranquilles et libres qu'à l'intérieur. Mais les étrangers qui, pour une cause quelconque, avaient besoin de circuler dans la ville à ces heures, y trouvaient un spectacle fort original.

Ce qui frappe le plus, quand on arrive à l'Assomption, c'est le silence et la tristesse des habitants et leur extrême maigreur qui contraste si singulièrement avec l'énorme obésité de la famille Lopez. C'est la constatation matérielle de l'état de ce pays, une famille en absorbant à elle seule toute la richesse. Le type de l'habitant est le métis et se rapproche beaucoup du type espagnol. Ils sont naturellement tous brûlés par le soleil.

Digitized by Google

Pendant mon séjour à l'Assomption dans ce premier voyage, je m'efforçai, comme je l'ai déjà dit, de faire naître un peu de confiance et de bienveillance dans l'esprit de Lopez, pour me préparer un accueil plus favorable à mes voyages ultérieurs et j'y parvins assez facilement grâce au général et à Mme L... que je pouvais voir fréquemment et recevoir à bord.

J'eus recours pour cela à une question qui intéressait vivement le vieux Lopez : celle de la fixation des frontières avec le Brésil, au sujet de laquelle il s'était élevé des discussions fort aigres entre eux et qui avait déjà failli amener la guerre. J'avais l'intention de refaire la carte, fort inexacte alors, de toutes les parties de ce pays que je pourrais visiter et j'avais commencé par en rechercher d'abord tous les éléments qui pouvaient exister dans les rares bibliothèques de Buenos-Ayres et de Montevideo. J'y ai rencontré plusieurs manuscrits intéressants, mais absolument rien de l'Assomption.

Sous la domination de Francia, le Paraguay ayant été absolument fermé à toute relation avec l'étranger, tous les objets de fabrication européenne, entre autres le papier, avaient complètement disparu. Alors tous les Paraguayens se servaient de tous les livres qui existaient dans le pays pour en utiliser le papier aux divers usages et particulièrement à faire des cartes à jouer. Le jeu ayant toujours été la principale occupation et la passion de ce peuple, il ne restait pas un seul volume, un seul registre dans le pays à la mort de Francia.

Mais, avec les documents inédits que je pus me procurer à Buenos-Ayres, je dressai une carte du Paraguay où je traçai les limites entre les possessions anciennes espagnoles et portugaises, devant former les frontières du Brésil et du Paraguay. De là, il résulta avec évidence que les prétentions du Brésil étaient absolument insoutenables au nord et discutables du côté des Missions.

Cette carte était terminée au moment de mon départ. Je la montrai à Mme L... sans avoir l'air d'y attacher aucun intérêt, mais avec l'espoir qu'elle l'intéresserait très vivement; ce qui arriva. Elle me pria de la lui prêter pour l'examiner chez elle plus à loisir. Comme j'étais certain qu'elle serait immédiatement portée au « Suprême », je la lui donnai le jour de mon départ.

L'effet produit sur Lopez amena comme je l'espérais, un complet changement de ses dispositions à mon égard. Il me fit dire qu'il

Digitized by Google

espérait que je remonterais à l'Assomption l'année suivante et que, sachant combien je m'intéressais à la géographie, il me donnerait tous les moyens, toutes les facilités de visiter le pays; il mettrait à ma disposition un bateau à vapeur plus petit que le *Bisson* si je voulais explorer la partie de fleuve trop peu profonde pour notre tirant d'eau. Il espérait trouver dans mes travaux de solides arguments dans les querelles de limites avec le Brésil.

C'est ainsi que, pendant les deux nouveaux voyages, à l'époque des hautes eaux en 1858 et 1859, je pus parcourir toute une partie du Paraguay où bien peu d'Européens avaient encore pénétré à cette époque. Je pus ainsi recueillir moi-même une grande quantité de documents pour dresser une carte exacte du fleuve depuis son embouchure jusqu'à la capitale et une carte assez détaillée du territoire de la République entre l'Assomption et le fleuve Parana.

Cette dernière carte, bien qu'elle n'ait été faite qu'à l'insu des autorités toujours en éveil, fut trouvée assez exacte pour servir à toutes les opérations de la guerre du Brésil contre le Paraguay et au traité des limites.

PROMENADES AUTOUR DE LA VILLE

Ayant obtenu de Lopez, par l'intermédiaire de Mme L..., l'autorisation de visiter les environs de la ville avec Bomplan, nous en profitâmes pour faire de grandes promenades d'herborisation et de chasse, sous la conduite d'un agent de police. Celui-ci nous fut imposé sous prétexte de nous empêcher de nous égarer; mais en réalité pour que nous ne dépassions pas certaines limites et pour écouter les conversations que nous pourrions avoir avec les habitants.

Les environs de l'Assomption sont charmants et offrent au naturaliste les plus précieux et abondants matériaux pour collection. Dès qu'on sort de la ville, on trouve de magnifiques avenues en ligne droite, de 20 à 30 mètres de large, percées au milieu de la forêt et souvent recouvertes en dôme par les branches les plus élevées des arbres qui viennent très heureusement vous abriter des rayons d'un soleil tropical.

Le sol est formé d'un sable rouge très fin, dans lequel les hommes et les chevaux éprouvent de la peine à marcher vite, mais auquel on finit par s'habituer. Il a l'avantage de ne jamais produire de boue dans la saison des pluies. La traction des voitures y serait à peu près impos-

Digitized by Google

sible au moins pour une course un peu prolongée; mais comme il n'en existait pas dans le pays, on ne se ressentait pas de cet inconvénient.

Bomplan réunissait avec abondance les plantes les plus variées et s'enthousiasmait devant cette admirable végétation absolument différente et bien autrement riche que celle de sa province de Corrientes. Il s'extasia surtout sur la remarquable variété et la richesse de forme et de couleurs de ces merveilleuses orchidées suspendues aux arbres et si gracieusement, si bien nommées même dans le pays « fleurs de l'air ». En effet, beaucoup d'entre elles pendent des plus hautes branches, tenues par un fil et semblent privées de toute racine apparente. Nous rencontrions souvent des massifs de sensitives qui produisent toujours une si singulière impression quand on les voit pour la première fois. Il suffisait de faire une légère blessure au tronc avec une pierre ou un canif pour voir changer subitement l'aspect de l'arbuste par la fermeture de toutes ses feuilles.

Le règne animal ne présente pas moins de richesse et de variété que le règne végétal. Les arbres étaient couverts de milliers d'oiseaux de toutes formes et de toutes couleurs : des nuées de colombes au plumage métallique, des perruches, des perroquets avec un plumage bleu, rouge, jaune; des toucans à l'énorme bec et au plastron pourpre qui font le plus bel ornement de la parure des sauvages et du manteau de cérémonie de l'empereur du Brésil; de minuscules colibris ou « pico flor », aux mouvements si rapides et si gracieux, aux couleurs éclatantes comme des rubis et des émeraudes sous les rayons du soleil; des cardinaux, des singes gambadant autour de nous et poussant des cris stridents à chaque coup de fusil dont ils étaient seuls à s'émerveiller, car les autres oiseaux y étaient tellement indifférents qu'ils ne paraissaient même pas les entendre et restaient tranquilles sur les branches. Il était évident que jamais coups de fusil n'avaient troublé ces solitudes où tous les oiseaux paraissaient aussi confiants et apprivoisés que nos moineaux parisiens.

Mais parmi toutes ces promenades botaniques au milieu d'une si luxuriante végétation, aucune ne produisit autant d'effet sur Bompan que notre visite dans une grande lagune située à quelques milles au nord de l'Assomption. Elle était entièrement couverte de cette merveilleuse plante, appelée « Victoria Regina », la plus grande et la plus belle qui existe.

Digitized by Google

Nous pénétrâmes dans cette lagune avec une baleinière par un étroit canal d'un mille de longueur, qui la fait communiquer avec le fleuve. Elle est entourée de tous les côtés par la forêt et sur un diamètre de plusieurs centaines de mètres, elle était tellement couverte par ces plantes que l'eau disparaissait complètement sous cet immense parquet naturel.

Il serait difficile de rendre l'effet d'enthousiasme produit sur Bomplan à la vue de cette plante. Jamais il n'en avait vu une si grande quantité et de si grande dimension. Les fleurs ouvertes avaient de 40 à 50 centimètres de diamètre, et flottaient sur de gigantesques feuilles circulaires de 80 c. à un mètre de diamètre, absolument plates et entourées d'un rebord vertical de quelques centimètres de hauteur, leur donnant l'apparence exacte d'un plateau à servir le thé. Les feuilles étaient tellement serrées, qu'elles formaient avec les fleurs et leurs énormes supports, semblables à des colonnes, un obstacle invincible à la marche de notre embarcation.

Bomplan aurait bien voulu en rapporter un chargement, mais il aurait fallu des outils spéciaux pour couper les tiges de ces feuilles. Chacune d'elles, posée à plat sur l'eau, était supportée en son centre par une tige à côtes formant des cloisons verticales rayonnant sous la feuille jusqu'à son rebord, et lui donnant une grande force pour résister à un poids considérable. Il aurait fallu plonger sous la feuille avec une hache pour aller couper ces tiges. Mais nous dûmes prudemment nous abstenir à cause des nombreux caïmans que nous voyions circuler autour de notre baleinière. Il ne nous fut possible que d'arracher quelques fleurs et quelques lambeaux de feuilles qui suffirent à remplir la chambre de notre embarcation.

Les plantes semblables que Bomplan avait eu occasion de voir dans son voyage avec Humboldt dans le bassin de l'Amazone n'avaient ni la vigueur, ni la dimension de celles du Paraguay, et il m'assura depuis que la vue de cette lagune lui avait causé la plus grande joie de naturaliste qu'il ait eue de la vie.

Tout les soirs en rentrant à bord, après une journée d'excursion, Bomplan classait dans son herbier toutes les plantes rencontrées après en avoir fait une description suffisamment détaillée dans son journal toujours rédigé en latin. Il n'avait malheureusement ni le temps, ni les moyens d'empailler les nombreux oiseaux si variés que je rap-

Digitized by Google

portais et qu'il aurait d'ailleurs fallu préparer le soir même, tant la décomposition se produisait rapidement avec les 35° de chaleur que nous avions habituellement dans la journée.

L'habitude qu'il avait toujours de rédiger, le soir, le journal de son herborisation de la journée permet de supposer qu'on aurait trouvé à sa mort de bien précieux documents dans son domicile de San-Borja. Mais le peu d'ordre qui y régnait, les multitudes d'insectes et de rongeurs qui y détruisaient tout, fit qu'à sa mort, l'année suivante, le gouverneur de Corrientes, auquel le gouvernement fit réclamer tous ces documents, n'envoya que quelques registres dépareillés et en mauvais état. Son herbier, pas mieux conservé, fut gardé par l'autorité locale comme don de Bomplan à la province qui lui avait donné si longtemps asile.

A la fin de notre séjour, nos promenades devinrent de plus en plus longues à mesure que Lopez se trouvait plus rassuré par la manière discrète dont nous usions de sa permission; nous pûmes les étendre jusqu'à de petits villages distants de 8 à 10 kilomètres de la capitale.

Le peuple est d'un caractère doux et hospitalier, mais très léger et insouciant comme des enfants. La fertilité du sol ainsi que la douceur du climat le rendent paresseux; le jeu et les processions étant leurs passe-temps ordinaire. Partout nous étions reçus avec la plus grande affabilité de cette timide population, mais non sans un grand étonnement et une certaine inquiétude de voir des étrangers obtenir une semblable permission.

Le costume est encore plus simple qu'en ville; les enfants absolument nus jusqu'à 6 ou 8 ans; les femmes n'ayant que leur chemise aussi courte par en haut que par en bas; et les hommes un pantalon de toile ou un caleçon. Le guarani était la seule langue parlée. On nous offrait partout des cigares, des oranges; mais aucune question ne nous était adressée, aucune réponse ne nous était faite en dehors des conversations les plus banales, tant on avait frayeur d'émettre la moindre parole prêtant à une équivoque qui, rapportée immédiatement à Lopez, aurait eu de graves conséquences pour l'imprudent.

Ces petits villages ne se composaient généralement que de trois rangées de cases assez misérables formant une place carrée dont le quatrième côté était occupé par l'église. Ces églises, du si mauvais style

Digitized by Google

des Jésuites, construites en partie bois et briques, conservaient encore intérieurement quelques bois sculptés, colonnes et panneaux assez remarquables, mais tout le reste du décor était d'un goût horrible et souvent grotesque. Des poupées, habillées de toutes formes et de toutes couleurs, à la la mode des églises espagnoles, représentaient la Sainte-Vierge et les personnages bibliques. Il me suffira de citer un seul fait pour faire comprendre la naïveté de cette population et son isolement absolu de tout élément étranger. Dans une de ces églises, sur une colonne torse sculptée et dorée, un vase de nuit de la forme et de la matière la plus vulgaire était placé comme bénitier et autre vase semblable, sur le maître-autel, à côté du tabernacle, servait aux ablutions sacrées.

Retour a Parana

Après avoir passé 15 jours à l'Assomption, grâce au coup manqué du *Tacuari* et à mes bouteilles de cognac, j'en repartais parfaitement réparé avec des mâts neufs en excellents bois, bien plus solides que les anciens. A Corrientès, je dus me séparer de mon vénérable et excellent passager Bomplan, qui retourna à Santa Barja avec l'intention de préparer son futur voyage en Europe pour y publier ses travaux. J'étais loin de m'attendre en le voyant encore si vigoureux, si actif, si confiant dans l'avenir, que quelques mois après j'apprendrais sa mort.

Lors de ce triste événement, je fus chargé de remonter l'Uruguay pour aller recueillir les documents d'histoire naturelle si intéressants qu'il devait avoir accumulés depuis tant d'années, avec son habitude et sa passion du travail. Mais j'appris bientôt que le gouvernement de Corrientès s'était chargé de cette mission comme devant hériter, au nom de sa province, des collections que Bomplan avait léguées au pays où il vivait depuis 40 ans. D'ailleurs, presque tous ses herbiers et registres se trouvaient dans le plus grand désordre et complètement détériorés. Il n'en est presque rien resté.

Peu de temps après mon retour à Parana, je recevais communication, par l'entremise de notre agent diplomatique, d'un mémoire fort détaillé envoyé par Lopez au gouvernement français. Dans ce mémoire, le dictateur rendait compte de mon indigne conduite dans son pays. Il y racontait jour par jour ce que j'avais fait et dit pendant le mois que j'avais passé au Paraguay. Il répétais même assez exactement des

Digitized by Google

conversations que j'avais tenues à bord avec Bomplan ou d'autres. C'était stupéfiant !

En cherchant ensuite comment tout cela pouvait s'expliquer, je me rappelai que pendant tout notre séjour à l'Assomption deux ou trois misérables pirogues, montées par des mendiants, restèrent jour et nuit le long du bord à recevoir tous les débris de la table, tous les menus objets qu'on jetait à la rivière.

C'étaient des espions dont un ou deux étaient des européens ou argentins, sachant le français. Tous nos actes, toutes nos promenades étaient fidèlement rapportées, et on signalait même, comme faisant un véritable acte d'hostilité contre ce pays, qui me recevait avec la plus grande bienveillance et confiance dans ma loyauté, le pointage que je faisais constamment contre tous les forts, toutes les batteries, avec mon petit appareil d'artillerie dont je ne me séparais jamais. Je fus longtemps avant de deviner que cet engin d'artillerie n'était autre chose que ma jumelle. J'étais myope, je l'avais toujours à la main pour trouver le chenal et la route à faire, en examinant les lignes du courant et les tourbillons à la surface du fleuve.

(A suivre.) Contre-amiral MOUCHEZ.

LA NAVIGABILITÉ DU NIGER

Dans une des dernières séances du Comité de l'Afrique française, le capitaine Lenfant, commandant la flottille du Bas-Niger, a fait une communication aussi vivante qu'instructive, que nous reproduisons d'après le *Bulletin* du Comité.

La flottille du Bas-Niger vient de terminer ses essais. A la suite de trois convois tentés à différentes périodes de la crue, convois pénibles mais suivis des résultats que j'aurai l'honneur de vous faire connaître, nous pouvons vous affirmer que nous sommes dès maintenant en mesure de passer à l'organisation définitive et rationnelle, pour continuer à améliorer le ravitaillement de nos troupes des territoires militaires du Soudan et du Haut-Niger.

En décembre 1900, M. le ministre des colonies me chargeait d'organiser une flotille destinée à nos transports de matériel sur le Niger, en prenant comme base de transit deux enclaves situées en territoires britanniques; la première sur la bouche Forcados en Southern Nigeria, la

Digitized by Google

seconde en Northern Nigeria, au pied des rapides de Boussa, en face du village de Badjibo, sur la rive droite du fleuve, à 1.800 mètres en aval de Fort-Arenberg aujourd'hui Fort-Goldie.

L'enclave de Forcados est le seul terrain habitable dans tout l'estuaire du même nom ; celle de Badjibo, à cheval sur la rivière ou plutôt sur le ravin nommé Doko, constitue un port très sûr au milieu d'un fleuve rapide.

Le colonel Toutée venait de terminer ses deux missions africaines. Nous savons tous que, lors de sa première exploration, mon éminent devancier arrivait bon premier sur le Niger, construisait non loin de l'enclave actuelle un point d'appui qu'il nommait Fort-Arenberg, s'y installait, réparait ses forces épuisées et concevait le plan remarquable d'explorer le fleuve pour en étudier la navigation, le régime et les rapides.

Le colonel Toutée revint parmi vous, demandant que notre influence vînt s'établir et s'affermir le long de cette belle artère fluviale et prédisant que celle-ci devait être explorée de nouveau, puis étudiée, naviguée, mise en pratique. Des avis s'opposèrent au sien. Je n'insisterai pas sur cette question, je pense que nos efforts et que nos labeurs ont pu fixer vos idées à ce sujet. Le Niger est une voie praticable ; nos successeurs, avertis et prévenus par les travaux et les documents que je vais laisser entre vos mains, trouveront peut-être un jour que le Niger est une voie pénible mais pratique.

En 1900, le colonel Toutée retournait en Afrique avec mission de délimiter nos frontières et de choisir nos enclaves. De Niger français ! il n'était plus question à Boussa. De Fort-Arenberg ! il ne restait plus que le souvenir et, comme lui, c'est le cœur serré que je suis allé chercher du regard les vestiges de l'ouvrage qui fut jadis un coin de terre française, où flottaient nos couleurs. Voilà deux mots d'histoire qui font revivre à vos yeux l'une des branches de l'arbre généalogique de la famille coloniale que vous possédez sur le Bas-Niger. Cette branche est pleine de sève, car vous pourrez maintenant vous rendre compte qu'elle se couvre de feuillage.

Je disais donc qu'en décembre 1900, nous avions reçu l'ordre d'organiser la flottille du Bas-Niger. La tâche à remplir consistait en ceci :

1° Porter 284 tonnes de ravitaillement, 74 armes, 14.000 cartouches en territoire français ;

2° Débarquer sur les enclaves, les organiser et les utiliser ;

Digitized by Google

3° Transiter et naviguer sur le Niger sous l'égide de la convention de juin 1898;

4° Créer un port arsenal à Badjibo pour y organiser nos convois;

5° Franchir les rapides de Boussa, puis arriver au but, au terminus de la route Niger-Tchad assez à temps pour que nos camarades, dénués de ressources au milieu de ces territoires désertiques, n'aient pas à supporter la répercussion des pénibles efforts qui nous étaient demandés.

Pour arriver au but, voici les moyens dont je me suis servi, les dévouements dont je m'étais entouré. La flottille comprenait 3 officiers, 3 sous-officiers, 61 laptots. Le lt de Peyronnet sert en ami sous mes ordres depuis quatre ans; il rentre en France très fatigué, mais après avoir conduit notre troisième convoi sans hésitation, avec une énergie couronnée de succès. Le lt Anthoine vient de succomber à la suite d'une dysenterie, que ses fatigues avaient rendue rebelle à tout traitement. Les sous-officiers sont Boury, Groisne et Messéant, de l'artillerie coloniale, serviteurs exceptionnels et cœurs dévoués qui formaient avec nous une véritable famille étroitement unie.

Le département des colonies faisait construire en France 20 embarcations pontées, à fond plat, arrière très relevé, longues de 15 à 17 mètres. Nous avions ainsi 15 chalands en bois, une pirogue et 4 chalands en acier. L'outillage le plus approprié nous était donné, ainsi que 40 rouleaux de 100 mètres de câble très résistant, capable de supporter 2.200 à 2.500 kilos de traction.

Le 10 janvier 1901, 10.000 caisses, dont environ 9.000 de vivres et 1.000 d'outillage étaient entassées dans les docks du Havre, pendant que les embarcations, descendues de Maisons-Laffitte par la Seine, étaient groupées dans un bassin jusqu'à l'arrivée du vapeur *Conseil*, spécialement affrété pour nous conduire à Forcados. Ce navire portait une pontée volumineuse de 15 chalands en bois. Le 29 janvier, la tempête ayant diminué de violence, nous faisions route vers la côte occidentale d'Afrique.

D'après les renseignements qui nous avaient été donnés, la barre de Forcados n'avait que 23 pieds (6 m. 90) d'eau et nous calions 6 m. 85. Nous attendions donc avec anxiété le moment précis où le *Conseil* devait passer la barre. Le 21, à 6 heures du soir, nous étions en rivière, mouillés à côté du ponton de la douane. Vous voyez par cela même que de forts navires calant 7 mètres et jaugeant 7.000 tonnes peuvent sans

Digitized by Google

aucune difficulté s'abriter dans cette belle rade à proximité de l'enclave. Nous avions fort à faire pour régler notre situation; ce n'est qu'après 17 jours de négociations et de pourparlers ininterrompus que la flottille se mettait en route pour Lokodja-Jebba et Badjibo.

Pendant que l'on procédait à la mise à l'eau de nos embarcations, j'allai à Lagos dans le but d'y louer un remorqueur : après huit jours de vaines recherches, je revins à Bouroutou, port de la Niger Company, au fond de l'estuaire de Forcados, pour fréter à cette Société le sternwheeler *Liberty* qui devait remonter à Jebba portant 110 tonnes et remorquer les chalands destinés au premier convoi. Tout le matériel restant était déposé sur l'enclave, sous la surveillance du maréchal des logis Boury, à qui j'avais remis le plan d'organisation et de construction des bâtiments et des magasins. Nous faisions de la sorte véritablement acte d'occupation de l'enclave tout en nous conformant aux prescriptions de la convention. J'ajouterai, en passant, que, pendant huit mois, Boury a fait à Forcados un travail étonnant et qu'il y montra des aptitudes, un dévouement et une énergie exceptionnels.

Nos affaires avec la douane marchèrent lentement, surtout à cause de nos munitions et de nos armes. Les objections faillirent tourner en empêchements réels, et ce n'est qu'après de longues discussions, très amicales d'ailleurs, que nous parvînmes à sortir nos armes des territoires britanniques. Vous savez quelles sont les clauses du traité de Bruxelles; en principe, je me suis appuyé sur ce fait que nos territoires militaires sont des parcelles quasi indépendantes de notre empire africain, pour demander qu'une exception fût consentie à leur sujet, en faisant remarquer que le troisième territoire notamment est exclu de toute communication maritime et que son tube respiratoire unique est le Niger.

Le 10 mars, nous quittions donc Forcados, et Boury, auquel j'avais adjoint des laptots, des charpentiers et quatre chalands en acier pour ses travaux. Nous avions déjà beaucoup travaillé, beaucoup souffert sous ce ciel inclément, mais ce n'était encore que les préliminaires de nos efforts. Les vivres s'étaient raréfiés, mais le capitaine du *Conseil*, M. Leriche, avait aplani nos difficultés en nous cédant tout ce qui lui restait. Cet excellent homme s'est d'ailleurs montré d'une générosité et d'une obligeance qui n'avaient d'égal que son dévouement, et je suis certain que la façon dont il s'est sacrifié à notre profit sera pour lui l'objet d'une récompense.

Digitized by Google

Le 22 mars, nous débarquions à Jebba par une chaleur atroce. C'est là que j'organisai le premier convoi lourd de 60 tonnes. Le fleuve était aux basses eaux, les roches émergeaient de tous côtés. Un fonctionnaire anglais, mon voisin de table, me demanda si j'avais l'intention de passer les rapides à pareille époque. Il m'expliqua comment semblable tentative avait échoué précédemment; il ajoutait que, si je devais subir un échec pour cette fois, tous ses vœux m'accompagneraient à la saison des hautes eaux. Je n'avais nullement l'intention de me laisser influencer; de Peyronnet et moi, nous étions résolus à porter et à transborder nos caisses avec nos hommes plutôt que de faire demi-tour devant les rapides.

J'avais à ma disposition 61 laptots, dont 21 de la marine qui venaient de faire la seconde mission Toutée, plus 8 piroguiers du Niger, des bambaras-somonos de Koulikoro, qu'un simple appel de ma part avait réunis à Dakar et qui s'étaient embarqués avec nous sur le *Conseil*. C'est la race laborieuse et sympathique. Méprisant le danger, aimants, dévoués et attachés, avec de tels auxiliaires, avec ces braves gens qui donnaient à tous l'exemple du dévouement, nous pouvions avoir confiance en l'avenir. Les somonos-bambaras sont des navigateurs de premier ordre; dès le plus jeune âge, ils pagaient sur le fleuve dont ils connaissent les passes et les obstacles; depuis quatre ans que je navigue avec eux, je puis vous affirmer que nous possédons sur le Niger des pilotes exceptionnels, disciplinés, vigilants et honnêtes, ce qui les rend tout à fait aptes à nous servir et à remplir des fonctions très délicates. Ce qu'il faut, c'est nous les attacher en les récompensant comme ils le méritent.

Le 26 mars, après quatre journées de travail incessant, nous quittions Jebba. Je procédai de suite à l'organisation du port, au tracé de la palissade, des magasins et des cases et le 1er avril nous faisions route vers le nord. L'enclave est à l'heure actuelle très confortablement pourvue : 6 cases rondes avec véranda; 2 magasins de transit; 1 magasin d'outillage; 2 ateliers; 4 cases ou casernes pour les laptots, cuisines, chantiers, aménagement et rampes d'accès du port, etc. Mais nos successeurs apporteront encore de nouvelles améliorations et j'ajouterai même qu'il serait nécessaire d'avoir à notre portée un grand magasin en charpentes et tôles métalliques qui constituerait un abri plus hermétique et plus sûr pour le matériel.

Nous voici en route pour les rapides. La chaleur est suffocante, nous

Digitized by Google

souffrons beaucoup. Les difficultés commencent à Badjibo même, le fleuve devient rapide, rocheux et tourmenté. Je ne m'étendrai pas sur une description détaillée des obstacles de Boussa, vous les connaissez, vous savez qu'on en avait fait des barrières infranchissables et que le Niger avait été jugé aussi impraticable que le Mékong. Je vous dirai donc nettement quelles sont mes idées à ce sujet. C'est là, d'ailleurs, ce qui vous préoccupe le plus, car nous tenons tous à savoir si les rapides de Boussa sont maniables et navigables.

Eh bien! quelles que soient les appréciations portées jusqu'ici par les contradicteurs du colonel Toutée, voici mon avis motivé par trois convois, par quatre franchissements des rapides, par l'appréciation continue des difficultés, par des recherches et des explorations en tous sens, dans les canaux que présentent les rapides et surtout par les résultats obtenus. Mon avis est que les rapides de Boussa sont des obstacles franchissables et qu'en l'état actuel de notre pratique et de nos connaissances, la route fluviale du Niger est une voie praticable susceptible d'un fort rendement. Les obstacles de Boussa présentent des difficultés sérieuses et de grands dangers, c'est vrai; mais il suffit de s'armer de prudence, d'énergie et d'audace pour affronter et surtout pour tourner ces obstacles.

Il est évident que, si nous devions opérer avec des pirogues indigènes, je ne serais pas aussi affirmatif, mais étant donné que nous naviguons sur des embarcations de haut bord, pontées, outillées et d'une solidité à toute épreuve, étant donné que nous avons dressé des pilotes et des équipages nombreux, étant donné que nous connaissons toutes les passes, que nous possédons le régime du fleuve et que nous savons choisir nos routes quelle que soit la saison, en nous glissant dans des canaux où les grands obtacles, où les hautes chutes se trouvent décomposées en une série de petites chutes ou de cascades sans danger, nous pouvons dire en toute sincérité que le ravitaillement par le Bas-Niger est une entreprise possible, qu'il faut continuer.

A l'époque actuelle, vous avez, sur le Niger, 20 bateaux neufs, 400 piroguiers connaissant parfaitement la manœuvre, un outillage excellent que le ministre des colonies va compléter encore. Nous connaissons tous les rapides. Le fleuve est praticable depuis la fin de juillet jusqu'en avril de l'année suivante. Durant toute cette période, quel que soit le jour choisi pour tenter le passage, nos pilotes vous diront comme nous

Digitized by Google

quelle est la route à prendre, en se reportant simplement à l'aspect du fleuve et de la crue. Que nous importent les rapides, les vagues, les cônes, les tourbillons? Les roches! nous les connaissons, vous voyez que nous avons su les éviter. Les tourbillons! que peuvent-ils contre nos chalands longs de 15 mètres et pontés?

La première condition pour obtenir la réussite d'une pareille entreprise, c'était de s'outiller et de s'armer en conséquence. Nous avions et nous avons encore tout ce qu'il faut, nous ne pouvons que nous perfectionner davantage. Voilà pourquoi je dis qu'il faut continuer. Nous avons réussi, nos successeurs feront comme nous.

Je vais maintenant vous parler un peu des rapides. Les difficultés commencent à Badjibo. Partis le 1er avril, nous n'arrivons à Ourou que le 6. On dérive, on traverse, on recule et surtout on fatigue beaucoup. Nous employons donc six journées pour arriver au pied du premier grand rapide à 56 kilomètres en amont de l'enclave. Le colonel Toutée vous a déjà parlé des trois grands obstacles : Ourou, Patassi et Garifiri; vous verrez que je pense à peu près comme lui.

A Ourou, le fleuve se divise en deux bras : le bras de gauche ou grand bras, long de 1.800 mètres, extrêmement dangereux, dans lequel les ondes se replient à angles brusques sur des roches épointées jetées de toutes parts et formant quatre chutes de 2 mètres de hauteur; le bras de droite ou petit bras, long de 1.100 mètres, rectiligne en grande partie, mais barré par un banc de roches qu'il faut esquiver à la descente. Le courant varie de 26 à 30 kilomètres de vitesse.

A Patassi, le Niger présente trois issues de divers aspects; le bras de droite, long de 6 kilomètres, barré quatre fois totalement par des roches; le bras central, long de 2.500 mètres, véritable trombe qui défile entre deux lignes d'aiguilles avec, au milieu, une chute qui tombe d'une hauteur de 2 à 6 mètres suivant la saison et la crue; ce bras n'a pas moins de 36 kilomètres de vitesse moyenne; nous l'avons franchi en quatre minutes, ralentissements et atterrissages compris. Des marigots parallèles et latéraux y débouchent avec une telle force qu'à chaque confluent les embarcations manquaient d'aller heurter la rive opposée; mais lorsqu'on connaît la manœuvre, c'est beaucoup moins terrible qu'on ne pourrait le croire. Enfin, le bras de gauche, escalier long de 400 mètres environ dans lequel rugit une masse d'eau effrayante à plus de 50 kilomètres de vitesse; les vagues sont des hélices d'écume qui rou-

Digitized by Google

leraient une embarcation comme une paille. C'est par ce bras que l'on monte, puisqu'il a une seule rive accessible; c'est par le bras central que nous descendions.

Le rapide de Garafiri est le plus imposant de tous. Le fleuve y prend des allures inconcevables, il y forme des vagues et de la houle comme on en voit sur mer. L'entrée de cet obstacle n'a pas vingt mètres de largeur, alors que le Niger en a plus de 150, à 10 mètres en amont. On est soulevé par une grosse volute qui projette les embarcations dans une sorte de gouffre : tourbillons, cônes, roches, écume, vacarme, il y tout ce qu'il faut pour se distraire. On sort de là avec une vitesse inimaginable; on tourne brusquement à droite, puis les grandes chutes et les vagues formées par les barrières de rochers se dessinent au loin (à 3.500 m.).

C'est à cet endroit, dans ce champ de grandes vagues, que le fleuve présente un spectacle des plus saisissants. Le Niger forme, en effet, une poche dans laquelle il sort de nouveau par un coude brusque. Toute la masse d'eau se précipite sur les bords qui résistent par une masse de roches tranchantes; le fleuve est une masse blanche d'écume qui étincelle et brille au soleil. Rien n'est plus imposant que ce chaos, que cette force immense de la nature, et lorsqu'on arrive au milieu de ce vacarme, secoué, ballotté, viré et transporté comme un bouchon, on éprouve des sensations très variées. Les canaux latéraux des chutes conduisent le navigateur au pied du rapide. Comme je vous l'ai dit précédemment, c'est en se glissant dans ces rigoles que l'on arrive à décomposer l'obstacle en une série d'autres plus petits et moins dangereux; il faut nécessairement connaître les entrées de ces canaux et s'y jeter en temps voulu, car les embarcations défilent devant elles avec une telle vitesse, la végétation les cache si bien à la vue, qu'il est facile de les manquer et de se laisser entraîner sur les chutes.

J'estime que la dénivellation d'Ourou est de 12 mètres, celle de Patassi 9 mètres et celle de Garafiri 24 mètres. Nous avons remonté tous ces rapides à la perche, au croc et à la cordelle, et nos équipages se livraient presque couramment à cet exercice lors du dernier convoi. Je citerai pour mémoire les rapides de Dogongari, Kourouassa, Lala et ceux de Tsoulou, Zoumaré et Sakassi qui nous causèrent d'autant plus de mal que nous manifestions moins de défiance à leur égard.

Je répète que le franchissement de cette partie tourmentée du fleuve

Digitized by Google

fut surtout pénible pour nos deux premiers convois, lorsque nous cherchions les routes, lorsque nous avons couru des dangers sérieux pour les explorer ; mais, dans les actes de l'homme, l'habitude devient très vite une seconde nature, nos pilotes savent dès maintenant ce qu'ils ont à faire et vous pouvez avoir confiance en moi lorsque je vous affirme qu'avec une prudence habile et hardie, de bons patrons et de solides embarcations, vous possédez une voie de circulation praticable et susceptible d'un grand rendement.

Le Niger calme commence à Sakassi, à 180 kilomètres de la frontière française. J'ai vu, franchi et navigué, en territoire français, les roches de Kompa et Kirtachi, les rapides de Tillabéri, Dessa, Kendadji, Ayorou, Labezenga et Fafa. Je vous donnerai, Messieurs, une idée de ces *terribles* rapides en vous disant que mes équipages ont effectué chaque jour dans cette zone des étapes de 35 à 40 kilomètres, alors qu'ils en faisaient 2 ou 5 à peine dans la région de Boussa. Ce sont des rapides *sans courant*. A mon avis, quelques cartouches de dynamite feraient sauter les roches qui gênent la circulation, sans porter préjudice au régime des biefs supérieurs ou intermédiaires. Le jour où ce modeste travail sera effectué, le Niger calme et facile s'étendra depuis Sakassi jusqu'à Koulikoro, suivant un ruban de 2.400 kilomètres dont 2.200 en territoire français. Ce serait une belle artère, sur les bords de laquelle notre commerce trouverait un champ d'expansion tout aussi bien que notre activité coloniale.

Avant de parler des promesses de cette belle vallée, je dirai deux mots nécessaires sur la crue du Niger. Le Niger se compose de trois fleuves, savoir :

Le 1er fleuve (Source-Région lacustre) qui forme et produit une crue que j'ai appelée crue occidentale ;

Le 2e fleuve (Débo-Say) ancien daloul qui ne forme pas de crue, mais qui en reçoit une ;

Le 3e fleuve (Ilo-Delta) qui forme une crue dite orientale et qui en reçoit une autre dite occidentale. Sur tout ce parcours, le fleuve monte en juin, l'étiage est maximum en septembre, puis décroît jusqu'en novembre. C'est la crue orientale. A cette époque, le Niger devient stationnaire, puis il se remet à monter grâce à l'arrivée de la crue occidentale.

Comme vous pouvez le voir dès maintenant, chez nous, la crue est

Digitized by Google

bienfaisante, fertilisante et fécondante; j'éprouve même un sentiment d'orgueil patriotique à vous dire que le coq gaulois ne perdra pas son temps à gratter le sable que les combinaisons diplomatiques ont bien voulu lui laisser. Plus encore que dans le haut fleuve, l'inondation lente et progressive de la région Débo-Say est des plus favorables à la culture des rives sur lesquelles le Niger dépose son limon nourricier. On ne voit en certaines régions que rizières, champs de mil, coton, jardins potagers, bétail superbe, population très dense qui vit serrée dans les îles que l'on trouve souvent par 4, 5 et 6 de front dans le fleuve.

Au contraire, en territoire anglais, les deux crues transforment les rives nigériennes, et cela sur de grandes étendues, en vastes lacs de boue liquide, en champs marécageux d'herbes et de bourgou ; les villages riverains sont espacés, ce sont des points de débarquement ou de passage ; les cultures sont rares, presque nulles, en sorte que la crue occidentale, source de nos richesses, est la ruine de ce pays. Elle a, de plus, un seul avantage tout entier pour nous, c'est d'entretenir dans les rapides un débit qui nous permet d'y circuler plus longtemps pour atteindre nos territoires.

Nos territoires pleins de promesses ne sont pas encore mis en valeur. A l'heure actuelle, les profits que peut en tirer notre commerce peuvent atteindre et dépasser 500.000 fr., peut-être un million ; mais ce chiffre n'est rien auprès de ce que doit être le trafic de notre Nil français. Le coton, la culture des succédanés de l'alcool, riz, mil, canne à sucre, sésame, etc., seront plus tard des richesses qui feront envie à nos voisins. Le coton du Soudan est à courte fibre, mais résistant et soyeux; c'est un produit de premier ordre. L'industrie vous dira néanmoins quels sont ses *desiderata* sur cette question, sur les qualités à choisir, sur les quantités à produire.

Ce qu'il importe de faire avant toute chose, c'est d'instruire l'indigène, de le guider au moyen d'agents de culture qui, patients et vigilants, le mettront au courant des idées qui président à notre méthode coloniale; de le confier à des administrateurs dévoués et humains comme vous en avez tant en Afrique, capables de le conduire dans la voie du progrès et de la civilisation. Tout ce travail méthodique est possible dans la vallée du Niger. L'Européen peut vivre et séjourner dans la boucle pendant de longues périodes, parce qu'il y trouve tout ce qui est nécessaire à son existence, mais il ne doit pas sortir un instant de l'observa-

Digitized by Google

tion journalière des règles d'hygiène qui sont la sauvegarde de sa santé.

A l'heure actuelle, plusieurs commerçants désirent utiliser la flottille du Bas-Niger pour porter les produits de notre industrie dans la vallée du Nil français; c'est au gouvernement de les y autoriser, de les aider et de les soutenir. Personnellement, je réponds de la réussite de leurs transports. La voie du Niger est donc véritablement ouverte.

J'écrivais récemment que la flottille doit être essentiellement militaire, et j'expliquais cette idée en ajoutant que cette expression signifie que les efforts de son personnel doivent être profitables au pays tout entier, aux entreprises commerciales de nos compatriotes, tout aussi bien qu'au ravitaillement de nos troupes. Ce doit être là le but du soldat du vingtième siècle, s'il veut se tenir à hauteur de ses contemporains et de leurs idées. Ne vous souciez donc pas de nos efforts et de nos peines, produisez, colonisez. Le voyageur qui s'embarque sur un vapeur, l'industriel qui consomme l'acier, le négociant qui se livre à l'échange, ne calculent pas avec les peines des chauffeurs, des puddleurs, des laboureurs, des ouvriers; dans la vie tout s'échange, il suffit d'avoir en mains les capitaux moraux ou matériels nécessaires pour solder le labeur.

Dans une lettre que je recevais en août 1901, le colonel Destenave me demandait de le ravitailler au Chari, en utilisant ce beau cours d'eau qui s'appelle la Bénoué. A cette époque, je n'avais aucune instruction pour m'engager dans cette voie. Vous connaissez les termes du traité signé à Berlin en 1894, vous savez que comme le Niger, le cours supérieur de la Bénoué jouit d'une réputation d'innavigabilité qui peut un jour à venir, si des interventions ne se manifestent pas à temps, nous faire abandonner la seule voie qui nous permette d'aller directement de France au Tchad en 35 ou 40 jours dans des conditions particulièrement remarquables comme facilité d'accès, et comme modicité de prix de transport. J'ai questionné sur place les piroguiers les plus expérimentés qu'il me fut possible de consulter, et tous m'ont répondu que la Bénoué est une voie facile et que dans tous les cas, si elle présente des difficultés, la renommée ne s'en est jamais répandue comme celle des rapides de Boussa. Il serait regrettable de signer un abandon, quel qu'il soit, avant d'avoir tenté un ravitaillement d'une façon sérieuse et surtout pratique. J'estime que, si l'expérience réussissait, les caisses de vivres pourraient être portées par la Bénoué ou le Mayo-Kébi jusqu'à une journée de marche du Logone qui se jette dans le Tchad et permet

Digitized by Google

d'aborder directement le Chari. Je pense de plus qu'une tonne transportée par cette voie ne mettrait pas plus de 2 mois pour arriver à destination et ne coûterait pas 500 fr. de transport, au lieu de 6 mois et 2.000 fr. par le Congo.

Il reste à savoir ce qu'est le cours de la haute Bénoué et de ses affluents. Tenter un ravitaillement par cette voie, ce serait une entreprise intéressante et passionnante au plus haut point; il serait regrettable que des avis pessimistes nous poussent, sans la bien connaître, à tenir cette voie pour impraticable comme on l'avait fait pour le Mékong et pour le Niger, et je serais heureux d'apprendre que dans un avenir très prochain vous mettiez en œuvre votre influence intelligente autant qu'éclairée pour demander la mise à l'étude et le règlement définitif de cette question. Je ne pense pas que des difficultés puissent surgir à ce sujet, en cette époque de progrès et de mouvement pacifique en avant.

Vous avez su, Messieurs, quel accueil cordial la flottille du Bas-Niger a reçu dans les territoires britanniques de la part des autorités et des fonctionnaires de West-Afrika. Partout les officiers anglais nous ont donné des marques de sympathie. A Jebba, chez M. le général Lugard, à Lagos, chez Sir William Mac Gregor, l'hospitalité la plus courtoise me fut offerte, et j'en conserve un agréable souvenir. De même M. Watts, l'agent général, ainsi que le personnel de la Niger Company, nous ont entourés de prévenance et de cordialité.

J'ai tenu à terminer par ces quelques mots, certain que vous comprendrez tous les remerciements tacites que j'envoie de la mère-patrie à tous ces hommes aimables dont l'accueil ne s'adressait pas seulement à notre modeste personnalité, mais à celle de toute la France qui nous est chère et dont nous étions les représentants sur les bords du Niger.

E. Lenfant,
Capitaine d'artillerie coloniale.

Digitized by Google

L'ABYSSINIE ÉCONOMIQUE [1]

L'Abyssinie peut être divisée en trois régions : les régions basses et ouvertes (*kouellas*), où la chaleur est intense ; les régions moyennes, entre 1.500 et 2.400 mètres d'altitude, où l'air est tempéré ; enfin, les régions froides au-dessus de 2.400 mètres. Il ne tombe pourtant presque pas de neige dans le pays ; seule, la grêle couvre le sol à certaines époques, mais ne dure pas.

Les plateaux sont assez salubres, mais les fièvres règnent dans les régions basses, en octobre. Les pluies sont violentes, forment vite des torrents impétueux et provoquent le débordement des cours d'eau ; la circulation devient alors très pénible et parfois impraticable. La saison des pluies dure de juin à fin septembre ; durant le reste de l'année, il ne pleut que rarement.

Les Abyssins divisent l'année en *mat'au* ou printemps, *ta'day* ou automne, *hagay* ou été, *kramt* ou hiver. En réalité, il n'existe que deux saisons : celle des pluies et la saison sèche. Les vents soufflent sur les plateaux, mais peu dans les plaines. La trombe *zendo* (serpent) est parfois très violente.

Produits agricoles. — Le sol convient à presque toutes les cultures. En certains endroits, la fertilité est telle que l'on peut faire en même temps les semailles et les moissons. Certaines localités ont jusqu'à 3 récoltes par an. Dans les hauts plateaux, au delà de 3.000 m., les cultures sont limitées à l'orge, au t'amage (espèce d'orge), aux fèves ; le blé y est rare. Dans les régions moyennes, on cultive le blé, l'orge, le tief (millet très fin qui, avec le piment, forme une farine qui est la base de la nourriture locale), les fèves, les petits pois, les pois chiches, les lentilles, le maïs, la dourah, les haricots, le lin, le piment, le guechau et tchat (dont les feuilles servent à faire des boissons), quelques caféiers, les oignons, l'ail, les pommes de terre, les choux, la vigne, le souf, le nouc et la selite (plantes oléagineuses), le gauaya (qui fournit des grains dont on nourrit les bêtes et même les gens), etc.

Dans les *kouellas* ou régions basses, on cultive le maïs, la dourah, le tief, les pois chiches, le guechau, le tchat, très peu de blé et d'orge, le coton, le souf, le nouc, le selite, l'oranger, le citronnier, le cédrat, le

(1) D'après un rapport de M. Nooman Kouri, consul honoraire en Abyssinie, et publié par le *Moniteur officiel du Commerce.*

Digitized by Google

bananier, la canne à sucre, l'abricotier, le pêcher, le grenadier, le figuier, le gingembre, le cardamome, le curcuma, le cumin, etc.

Les semailles se font en mai dans les régions hautes, en juin dans les autres. La récolte est médiocre dans les premières, quelquefois double et même triple dans les autres. Les bœufs, chevaux et ânes sont employés au labour. La charrue, toute primitive, est en fer, de 0m,40 à 0m,50 de long. Le rendement des céréales varie, selon la fertilité du sol, entre 8 et 30 fois la quantité semée. Le caféier est peu cultivé (sauf dans le Harar), mais il pousse à l'état sauvage et constitue une grande ressource. L'orge, le gauaya et l'herbe suffisent à nourrir le bétail. On ne cultive pas l'avoine et on ne ramasse généralement pas de foin. L'apiculture est très appréciée : le miel sert à préparer le *tedja* (hydromel), boisson favorite. Parmi les herbes utiles, citons l'*amadmaddo*, qui est utilisée pour les fractures et luxations d'os, et l'*azzo*, souveraine contre les morsures de serpents. Parmi les arbres sauvages, citons l'*ensat* (dont on mange les rejetons et qui sert à préparer un bouillon désaltérant) et le *cosso*, dont le fruit est un bon tænifuge. Les Abyssins, qui ont l'habitude de manger la viande crue, y ont souvent recours pour se débarrasser du tænia.

Élevage. — Les animaux domestiques abondent en Ethiopie, mais rien n'a encore été fait pour améliorer les espèces et l'épizootie fait parfois de grands ravages. Le fatalisme la fait considérer comme une calamité inéluctable, contre laquelle on ne prend aucune précaution. Les bœufs et les vaches de Dembea sont renommés pour leur grosseur. La diminution du bétail, par suite des épidémies, a amené un renchérissement général. Autrefois, un bœuf ou une vache se vendait de 2 à 5 thalers ; aujourd'hui, le prix courant est de 15 à 25 thalers. Le mouton abyssin, le plus souvent blanc, gris ou roux, à grosse queue, est l'objet d'une grande consommation. Son prix varie de 2 à 5 thalers. Les chèvres sont petites et à poil ras ; elles abondent dans les régions basses et sont de même prix que le mouton.

Les chevaux les meilleurs viennent de Guidda, à 30 kil. au nord d'Addis-Ababa. Le prix ordinaire est de 10 à 25 thalers. Le mulet est préféré au cheval comme bête de transport et comme monture. D'une grande endurance et d'une remarquable sobriété, le mulet abyssin peut être chargé de 100 kilog. pour des étapes de 4 à 5 heures par jour. Il supporte les températures les plus variées et, dans les pays chauds,

Digitized by Google

résiste beaucoup plus à la fièvre que les mulets de France et d'Algérie. Les mulets sont nombreux et ne coûtent que 15 à 25 thalers, car on n'en fait pas encore de trafic d'exportation. Citons encore les ânes, les porcs (assez rares), les chameaux des pays dankalis et somalis, les volailles très abondantes. Les éléphants et les zèbres ne sont pas rares et pourraient être domestiqués.

Commerce. — Les principaux produits exportés de l'Abyssinie sont l'ivoire, l'or, la cire, la civette, les peaux et le café. L'ivoire est beau, et la plus grande partie est donnée au négus comme tribut; en 1899, on en a exporté pour un million de francs. L'or est également monopolisé presque totalement par l'empereur; le marché d'Addis-Ababa en exporte pour environ 250.000 fr. par an. Les exportations de cire, par la côte des Somalis, ont atteint 34.000 fr. en 1900; celles de la civette ont été de 400.000 fr. Les peaux sont exportées surtout par Harar. Le café est surtout exporté par Massaouah et le Soudan, mais une partie s'écoule par la côté française des Somalis. Le total des exportations de l'Abyssinie est actuellement d'environ 1.700.000 fr. par an.

Les importations en Abyssinie consistent surtout en cotonnades, mousselines de coton, calicots, cotons blancs *(drill)*, indiennes, toiles, pagnes, draps, soieries, chapeaux, articles de ménage, liqueurs, armes et poudres, etc. Au total, le marché d'Addis-Ababa reçoit 3.500.000 à 3.700.000 fr. de produits étrangers par an.

Marché d'Harar. — Le marché d'Harar exporte pour plus de un million de fr. de café et 125.000 fr. de peaux. Harar exporte aussi de la gomme et divers autres produits locaux s'élevant ensemble à 60.000 fr. La région de Harar exporte, en tout, pour 1.500.000 fr. et importe pour 1.700.000 fr. En totalisant le trafic du marché d'Addis-Ababa et de Harar, on arrive, pour le commerce de l'Abyssinie avec la mer Rouge, par la côte des Somalis, à 3.200.000 fr. d'exportations et 5.400.000 fr. d'importation. Il faudrait encore ajouter à ces chiffres environ un million 1/2 de francs représentant la valeur des produits en fraude, ce qui équivaut à 10 ou 11 millions d'affaires annuelles en tout. La plus grande quantité des marchandises passe par Zeila, port anglais. On ne réussira à détourner ce mouvement au profit de la colonie française, qu'en achevant le chemin de fer de Djibouti à Harar, en faisant de Djibouti un port franc et en s'arrangeant pour que le transport soit rapide et économique.

Digitized by Google

La culture du café prend au Harar une extension ininterrompue; ce café est très estimé pour son arome et sa force. L'âge moyen du caféier est de 50 ans; il commence à rapporter 3 à 4 ans après sa plantation; il se plaît surtout dans les endroits peu abrités, mais pas trop humides.

Mines. — Les ressources minières de l'Éthiopie doivent être importantes, mais sont encore peu connues. Le cuivre a été constaté près de Harar, ainsi que dans les provinces du sud et de l'ouest, où l'on trouve aussi l'étain et le zinc. Le fer existe partout et est facile à exploiter; c'est, avec l'or, le seul minerai recueilli par les indigènes. Il est pur, souvent à fleur du sol; on le traite au bois et par des procédés primitifs. Mais le charbon a manqué au pays jusqu'ici. Cependant, le charbon maigre a été trouvé en certains endroits et, avec des recherches sérieuses, on arrivera sans doute à en découvrir de meilleure qualité. M. Comboul, ingénieur français, a trouvé un gisement de lignite à Debré Lebanos, à 15 heures de marche d'Addis-Ababa; près de ce gisement sont des bancs de calcaire propre à la chaux et de fort beaux minerais de fer. D'autres gisements de lignite sont soupçonnés près d'Ankober. Le bois à brûler étant rare, et devenant de plus en plus hors de prix — car les indigènes ont déboisé et déboisent encore systématiquement le pays — la question du charbon est liée, en grande partie, à l'avenir de l'industrie abyssine. Ce déboisement général amène de plus en plus de brusques inondations, rien ne retenant plus les eaux, et pendant la saison sèche, une pénurie d'eau presque générale.

L'or existe dans les provinces du sud-ouest et de l'ouest; les indigènes ont obtenu, par des lavages, des résultats intéressants. La teneur de l'or au mètre cube est pourtant faible. Les Gallas sont presque seuls à exercer l'industrie d'orpailleurs, qu'ils pratiquent pendant les longs loisirs que leur laissent les travaux champêtres. Cet or, recueilli dans les cours d'eau et les criques, semble provenir des érosions produites par le soleil et les grandes pluies sur les roches des collines voisines. On a découvert aussi de vraies mines à filons, mais elles seront difficiles à exploiter dans l'état actuel des choses.

Le plateau abyssin étant le résultat de soulèvements volcaniques, est riche en basaltes et en trachytes. On y trouve le granit, le quartz, le feldspath, les porphyres, le mica. On a découvert notamment une mine de mica, dont les feuillets peuvent remplacer les verres à vitre, comme cela a été fait pour les vaisseaux de la marine russe et aux États-Unis

Digitized by Google

(Massachusets). Aux confins du Tigré et d'Angora se trouvent des montagnes de sel, dont les indigènes font une exploitation, en coupant de grands morceaux blancs et solides. Le sel est usité dans le pays comme monnaie.

L'Abyssinie renferme, comme matériaux de construction, des pierres calcaires, de la chaux, du gypse, de l'albâtre. Les argiles propres aux poteries et aux briques abondent, ainsi que le kaolin pour porcelaine. Mais les bois de construction et d'ébénisterie manquent par suite de la destruction des forêts. Les seuls bois que l'on recueille, le cèdre, le genévrier, l'olivier, sont cassants.

Si les recherches ultérieures amenaient la découverte de gisements houillers, l'Abyssinie, avec son importance en mines de fer, pourrait devenir le centre d'industries florissantes, susceptibles d'un grand développement, avec l'amélioration si désirable des voies de communication. P. B.

LA POPULATION EN NOUVELLE CALÉDONIE

Les résultats du recensement effectué le 31 décembre 1901 en Nlle Calédonie sont intéressants à étudier. Le total de la population, déduction faite des troupes, était de 51.865 habitants. Dix ans auparavant, il était de 49.453. Il y a donc augmentation de 2.412 habitants, ce qui paraît peu au premier abord, mais ce qui est plus satisfaisant quand on examine le détail du recensement, car celui-ci permet de constater que toute l'augmentation porte, et au-delà, sur la population européenne, tandis qu'il y a décroissance parmi les Canaques (1).

La population de la Nlle Calédonie peut se diviser en trois éléments : Européen libre, pénal et indigène. L'élément libre représente 12.253 habitants, l'élément pénal 10.506, l'élément indigène 29.106, y compris les immigrants néo-hébridais, mais non compris les immigrants javanais et hindous. En 1891, les chiffres étaient les suivants : population libre 8.515, pénale 8.846, indigène 33.092. Par suite, il y a augmentation de

(1) Le recensement donne 8.176 habitants pour la ville de Nouméa; dont 6.472 individus libres, 461 militaires et 1.243 condamnés. On compte 4.451 hommes, 1.789 femmes, 941 garçons de moins de 15 ans et 995 filles des mêmes âges. Les étrangers sont au nombre de 1.711, dont 188 Anglais.

Digitized by Google

3.738 unités pour l'élément libre, 1.660 pour l'élément pénal et diminution de 2.986 pour les Canaques.

Il faut se féliciter de l'augmentation de la population européenne libre qui représente à elle seule 44 °/₀, ce qui est un taux élevé, mais plus facile à atteindre dans une petite colonie que dans une grande. Une part importante de cette augmentation doit être imputée à l'immigration qui, dans ces dernières années, a pris un développement appréciable grâce aux efforts du gouverneur M. Feillet et de diverses sociétés, notamment de l'*Union coloniale*. Comme il arrive toujours en pareille circonstance, il y a eu du déchet parmi ceux dont on favorisait l'immigration, surtout au point de vue agricole, mais l'ensemble a enrichi la colonie d'un élément sain, travailleur et doté de quelques ressources pécuniaires.

D'autre part, la natalité a contribué très efficacement au développement de la population. Bien que les statistiques soient muettes à cet égard, il est reconnu que les familles nombreuses en N^lle Calédonie, comme d'ailleurs, en Algérie, en Tunisie, à la Réunion, ne sont pas une exception. Il est bon de faire remarquer que la population féminine (5.180) se rapproche sensiblement de l'élément masculin (7.073), ce qui est d'un excellent augure pour une colonie naissante, où le nombre des femmes est généralement bien inférieur à celui des hommes. C'est aussi un indice que le climat est sain, la vie facile et le pays fertile.

Bien que les convois de transportés ne soient plus dirigés, depuis 1898, sur la N^lle Calédonie, on constate une augmentation de l'élément pénal, augmentation qui ne se reproduira sans doute plus. Il faut, d'ailleurs, remarquer que celle-ci porte exclusivement sur les libérés, tandis que les transportés et relégués sont en nombre très inférieur à ce qu'ils étaient il y a 10 ans. La population libre a toujours réclamé la cessation de la transportation dans la colonie. En 1891, elle était encore un peu inférieure en nombre à la population pénale; elle a pris le dessus actuellement et son essor ne fait que commencer. Les terres incultes sont en étendue considérable et la N^lle Calédonie peut facilement nourrir une population 15 ou 20 fois supérieure à celle qu'elle possède actuellement. L'élément pénal disparaîtra naturellement par la mort et, dans 20 ans d'ici, bien peu nombreux seront ses représentants.

Si l'élément européen s'accroît rapidement, par contre, l'élément indigène diminue graduellement. Lors de la prise de possession de la

Digitized by Google

N^lle Calédonie, en 1853, la population canaque était évaluée à environ 60.000 habitants. En 1891, il n'y en avait plus que 33.000 et, en 1901, que 29.000, soit une diminution de moitié en près d'un demi-siècle (1).

On peut attribuer à diverses causes cette diminution sans cesse croissante de la population canaque. C'est d'abord au contact de la population blanche et d'une civilisation supérieure. Les Canaques se sentent inférieurs aux Européens; ils ne sont pas en état de lutter avec eux au point de vue économique et agricole. Ils reculent peu à peu devant l'immigration blanche, se cantonnent dans la brousse et ne prévoyant plus que de mauvais jours, procréent de moins en moins, acheminant ainsi leur race vers sa fin.

D'autre part, les blancs ont apporté avec eux une série de fléaux qui déciment la race canaque : l'alcoolisme et tout un cortège de maladies, jadis inconnues, comme la phtisie, la syphilis, etc. Le même phénomène se produit parmi toutes les populations canaques de l'Océanie, ainsi que chez les Peaux-Rouges des États-Unis. Mais tandis qu'Anglais et Américains, poussent de tous leurs moyens à la disparition de ces races, dites inférieures, dont les Maoris sont encore de superbes représentants, en N^lle Calédonie, au contraire, on cherche à enrayer le mal et à conserver à la colonie une population qui ne peut la gêner en aucune façon et qui pourrait, mieux incitée, lui fournir un précieux appui comme main d'œuvre. Mais pour arriver à ce résultat, il faudrait agir plus efficacement que l'autorité ne l'a fait jusqu'à ce jour. La N^lle Calédonie, qui souffre actuellement de la pénurie de travailleurs, surtout pour ses exploitations minières, gagnerait à voir la main d'œuvre indigène amenée à travailler, encouragée et protégée.

En attendant on a commencé à diriger sur la colonie des convois d'ouvriers européens de tous les métiers : mécaniciens, maçons, charpentiers, forgerons. Une fois dans le pays, ils voudront sans doute y rester et contribueront de leur côté au développement de la population.

G. V.

(1) Le recensement indique la présence de 17.128 Canaques dans la N^lle-Calédonie et l'île des Pins, de 3.764 à l'île de Maré, 6.221 à Lifou et 1.993 à Ouvéa (îles Loyalty). En tout, la N^lle-Calédonie et ses dépendances comptent donc 29.106 Canaques, soit 1.280 de moins qu'en 1900.

Digitized by Google

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

Le dr allemand *R. Kandt*, qui avait exploré en 1897-1899 la région entre les lacs Tanganyka et Kivou (t. XXVI, 110), a visité encore une fois les branches supérieures de la Kaghéra, l'affluent le plus important du lac Victoria. S'étant rendu à Kivou, il atteignit, à l'est, le confluent de l'Akenyarou et du Niavarongo et constata que le volume des eaux de cette dernière rivière l'emporte considérablement sur celui de la première; c'est donc le Niavarongo qui doit être considéré comme la branche maîtresse de la Kaghéra. M. Kandt explora ensuite la Kaghéra elle-même, puis la province de Bouguésira. Les grandes sécheresses qui règnent dans ce pays depuis 5 ans ont restreint ou même fait disparaître un certain nombre de bassins lacustres que Ramsay et M. Kandt avaient rencontrés précédemment. Revenu sur l'Akenyarou, l'explorateur suivit la vallée qui est large et bien cultivée; à 20 kil. au sud de la jonction de cette rivière avec la Kaghéra, il aperçut un lac qui s'écoule dans l'Akenyarou et qu'il croit pouvoir identifier avec le lac Alexandra, de Stanley. Vers le sud, les marais de papyrus augmentent. M. Kandt quitta l'Akenyarou près de l'endroit où le dr Baumann la croisa, et se rendit à Isavi (dans le Ganamoukari), région très peuplée; il suivit ensuite le cours du Nil Kaghéra jusqu'à ses sources.

La mission *Duchesne-Fournet*, dont nous avons relaté les débuts en Abyssinie (t. XXVII, 306), est partie de Gueldessa le 19 janvier 1902, a traversé les pays Gourgouras, Somali, Dankali, Ittou, la région moyenne de l'Aouache, le bassin de la Kassam et est arrivée à Addis-Ababa. Le lt Collat, second de l'expédition, a levé l'itinéraire qui est commun, en certains endroits avec celui de M. de Bonchamps, et évite les pentes du Harrar et du Tchertcher, ainsi que le grand désert, où l'eau est souvent difficile à trouver pour les caravanes. Sur son nouvel itinéraire, la mission a rencontré à chaque étape l'eau en quantité suffisante. Après un séjour à Addis-Ababa du 23 février au 26 mars, la mission se dirigea vers le nord, après s'être adjoint le Dr belge Goffin. Par contre, le lt Collat la quitta pour rentrer en France.

Digitized by Google

Le lt *von Grünau* et M. *Georges Steindorff* ont visité, en 1899-1900, l'oasis de Syouah, grâce à la munificence de M. Ernest Sieglin, de Leipzig, et de divers autres bienfaiteurs. D'après le récit qu'a publié M. Steindorff, la mission, composée de 17 hommes, quitta le Caire le 30 novembre 1899. Le 2 décembre, elle était à Der Abu Makar, couvent édifié près des lacs chargés de carbonate de soude. Le 15, elle arriva à Gara (Umm es Sugheir), oasis près de laquelle était une partie de la tribu des Oulad Ali. Le 29 décembre, on arrivait à l'oasis de Syouah ou de Jupiter Ammon, célèbre autrefois par son oracle et actuellement par les dattes qu'on y exporte à Alexandrie et à Benghazi. Le gouvernement égyptien est représenté dans l'oasis par un *mamour* (préfet); la population, affiliée en majorité à l'ordre des Senoussi, a été généralement hostile aux Européens. MM. von Grünau et Steindorff y furent cependant bien accueillis et l'ethman Habun, représentant du cheik Senoussi (résidant à Koufra), vint rendre visite aux explorateurs. Néanmoins, lorsque ces derniers voulurent partir, après un séjour à Syouah, du 19 décembre 1899 au 8 janvier 1900, les notables en parurent enchantés. La mission fit une excursion à 20 kilom. vers l'est, jusqu'à Kars el Ghasam, où sont les ruines d'un ancien temple et d'une cité présumée grecque. De Syouah, les voyageurs se dirigèrent vers Bahrije, l'oasis minor des Anciens; ils traversèrent l'oasis d'Areg, aujourd'hui déserte par suite du desséchement de ses sources, et arrivèrent à Bahrije le 17 janvier 1900, d'où ils regagnèrent le Nil, par le Fayoum.

ASIE

M. *W. M. Barclay Parsons* a exécuté, du Yang-tsé-Kiang à la mer de Chine, un voyage par terre, durant lequel il a fait de nombreuses recherches géologiques. Il partit de Han-Kéou à la fin de 1898, et leva la route du Tché-Ling sur 1.195 kilom.; en outre, il fit 644 kil de reconnaissances. 805 kil. de cette distance levée ou parcourue n'avaient jamais été parcourus par un blanc. M. Barclay Parsons a traversé les provinces de Hou-Pei, Hou-nan et Kouang-Tong. Il estime la population du Hou-nan à 10 ou 11 millions d'hab. pour une superficie de 195.000 kil. carrés. Cette province est située dans les bassins du Siang-Kang et du Yuen-Kiang (affluents du Yang-tsé); ces cours d'eau ont de 700 à 800 mètres de largeur et $1^m,50$ à $1^m,80$ de profondeur à leurs confluents; durant l'été, ils débordent et forment un immense lac, le Toung-ting,

Digitized by Google

qui peut atteindre 100 kil. de largeur sur plus de 120 de longueur. Les villes les plus importantes sont, sur le Siang-Kiang : Yo-tchéou (40.000 hab.), Siang-Yin (20.000 hab.), Tchang-cha (500.000 hab.), Siang-tan (600.000 hab.) Heng-tchéou (20.000 hab.) ; sur le Yuen-Kiang : Tchang-té (100.000 hab.). La ville de Tchang-cha n'avait été visitée jusqu'ici que par 1 ou 2 européens et cela la nuit et au moyen de subterfuges; M. Barclay Parsons a réussi à se faire recevoir par le gouverneur de la ville avec tous ses compagnons, en audience solennelle. La province de Hou-nan est importante surtout à cause de ses mines de charbon; les plus intéressantes sont celles de Ping-Yang, de Siang-tan et celles situées au sud du confluent du Lei-ho et du Siang-Kiang; ces mines d'anthracite s'exploitent facilement et leurs produits vont dans toutes les provinces de la Chine. Au sud de Yung-hing, on trouve des couches de charbon ayant de $0^{m},60$ à 3 mètres de puissance. La culture principale est le thé. Le Hou-nan renferme encore du fer, du cuivre, de l'antimoine, du plomb et de l'argent, mais on ne les exploite pas encore.

M. *Largeau* a rendu compte d'une exploration à l'île d'Espiritu-Santo, la plus grande des N^lles^-Hébrides. Cette mission, organisée aux frais de M. J. Higginson, comprenait, outre son chef, MM. J. Ollivier, Legain, Vigouroux, Beaujeu et Morache. Elle s'embarqua le 8 août 1901, sur le vapeur *la Pérouse*, appartenant à la S^te^ G^le^ des N^les^-Hébrides, et débarqua le 14, sur les bords du canal du Segond, afin de traverser l'île jusqu'à la baie de St-Philippe et au cap Cumberland, du nord au sud. Il fallut construire un radeau pour franchir la rivière Sarakata. Le 17 août, à Lessitivié, les Canaques parurent d'abord effrayés, puis apportèrent des provisions aux voyageurs. On arriva ensuite chez les Kalakara, qui volèrent des munitions. Enfin, on atteignit la rivière du Jourdain, qui se jette dans la baie St-Philippe; c'est la rivière la plus importante de l'île, mais elle n'est pas navigable et les requins fréquentent son embouchure. La S^te^ F^se^ a une agence sur la baie et des colons français y habitent de jolies petites cases en paille. Les missionnaires français ont une station à Tolomaco. L'expédition se rendit ensuite au cap Cumberland, au nord de l'île; elle trouva des plantations de taros, bien irriguées par les Canaques. Il est d'usage, chez ces derniers, de pendre la femme ou les femmes d'un mort. Le retour de l'expédition s'effectua par la Tassemata (où elle fut bien reçue par la station d'un missionnaire presbytérien anglais) et par Poussey (où les cours d'eau étaient

Digitized by Google

taris); elle dut traverser les territoires de tribus en guerre. Les vivres étaient presque épuisées, lorsqu'un navire de la société fut signalé, et put ramener la mission au canal du Segond, puis à Port-Vila.

RÉGIONS POLAIRES

RETOUR DE SVERDRUP ET PEARY

Le capitaine *Sverdrup* (XXIII, 677) qui fut second de Nansen dans sa grande exploration polaire, vient de rentrer en Norvège après 4 années d'absence passées sur la côte N.-O. du Groenland. Parti de Christiania le 25 juin 1898 sur le *Fram*, le navire que montait Nansen, il avait pu donner de ses nouvelles jusqu'en 1899 et s'était ensuite trouvé complètement bloqué par les glaces dans le détroit de Jones, au nord de la baie de Baffin. Pendant l'hiver 1898-1899, Sverdrup avait établi ses quartiers près de la terre d'Ellesmere. L'été de 1899 fut défavorable et le *Fram* resta bloqué. Le navire fut obligé d'hiverner dans le pays d'Ellesmere, où on établit des dépôts. Des expéditions en traîneau permirent de faire le levé topographique des régions avoisinantes.

En mai 1900, un incendie se déclara sur le *Fram*, une étincelle ayant mis le feu à une tente du navire. L'incendie détruisit les kaïaks, le gréement et les mâts; ce ne fut pas sans peine que l'on put maîtriser le feu. En août 1900, l'expédition traversa les détroits de Jones et de Cardigan et établit ses quartiers d'hiver à 76°48′ de latitude ouest. La contrée est assez riche en rennes et en loups polaires. On tua un grand nombre de bœufs musqués qui servirent de nourriture à l'équipage. Celui-ci souffrit considérablement de maladies. L'hiver 1900-1901 fut très froid. La température moyenne était encore, au printemps de 45° au-dessous de 0. En 1901, le *Fram* ne réussit pas à sortir des glaces. En juillet 1902, un fort courant du sud fit fondre la banquise et, le 6 août, le *Fram* se trouva libre. Le 18, il arriva à Gothaab, au S.-O. du Groenland, quitta le cap Farewel le 28 du même mois et arriva à Stavanger le 19 septembre. Pendant ses hivernages, le *Fram* fut déplacé par les courants. En 1898-1898 il était à 76°29′. L'hiver suivant il resta à la même place; mais, en 1900-1901, il atteignit 76°48′ et se trouva, en 1902, à 76°40′.

En même temps que Sverdrup, le l[t] américain *Peary* revenait du Groenland, après une non moins longue absence. Opérant dans des

Digitized by Google

parages voisins, il avait passé son premier hivernage (1898-1899) à Etah, au nord de la baie de Kane, non loin de Sverdrup (XXIV, 738). Son but était d'atteindre le pôle nord en traîneau par étapes successives; il n'a pu y arriver, bien que dans ses reconnaissances en traîneau il ait couvert des distances plus que suffisantes pour parvenir jusqu'au pôle. En décembre 1898, dans une course en traîneau, il eut les pieds si atteints par la gelée qu'il fallut lui amputer plusieurs orteils à 230 milles de son navire et par un froid de 50° au-dessous de 0. Cet accident l'immobilisa pendant la saison la plus favorable de 1899.

Au printemps de 1900 il atteignit 83°30′, au nord du Groenland, où Lockwood n'était parvenu qu'à 83°24′ en mai 1883; mais il fut arrêté par les glaces. En 1901, il renouvela sa tentative en partant du cap Hécla, au nord de la terre de Grinnell et s'avança jusqu'à 83°15′; là encore la banquise l'arrêta. En 1902 il reprit ses reconnaissances et atteignit 84°17′ au N.-O. d'Hécla; mais la route étant devenue impraticable, il dut renoncer à pousser plus loin. Comme il était décidé à ne pas hiverner davantage dans les régions polaires, sa femme était partie de Terre-Neuve, en juillet, avec le *Windward*, pour le rejoindre et le ramener aux États-Unis. L'expédition est arrivée le 19 septembre à Sidney (île du cap Breton).

Peary, en quittant son quartier d'hiver, ramenait avec lui un certain nombre d'Esquimaux qu'il laissait en arrière, de distance en distance, avec des vivres. Il avait environ 500 milles à franchir pour atteindre le pôle; il espérait faire 15 milles par jour et, avec les retards inévitables, parvenir au but en 40 jours. Les Esquimaux espacés sur sa route devaient le ravitailler à son retour au fur et à mesure qu'il marcherait et faciliter sa route. Des obstacles insurmontables l'ont arrêté, et c'est toujours le duc des Abruzzes qui détient le record de la marche vers le pôle nord, 86°33′, depuis le printemps de 1900.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Algérie : *Naturalisations.* — En 1901 on a compté, en Algérie, 489 naturalisations françaises, contre 466 en 1900. 341 naturalisations ont été accordées à l'élément militaire (contre 219 en 1900) et 148 à l'élément civil (au lieu de 247), dont 109 hommes et 39 femmes.

Les naturalisations civiles, déjà en baisse en 1898 et 1899 ont encore diminué; elles ont pour cause l'obligation imposée aux étrangers qui demandent la naturalisation de justifier de leur connaissance de la langue française, et surtout de ce que les titres des postulants sont examinés avec sévérité. Les enfants des naturalisés algériens civils sont au nombre de 223, dont 15 majeurs et 208 mineurs. Parmi les majeurs, 14 étaient déjà Français. Parmi les mineurs 106 étaient Français de droit, 82 sont devenus irrévocablement Français par suite de la renonciation, faite en leur nom, de la faculté de répudier, 20 ont été compris dans les décrets qui naturalisent leurs parents et sont devenus ainsi Français, sauf faculté de répudier notre nationalité dans l'année qui suivra leur majorité.

Quant aux 341 naturalisés militaires, 126 avaient moins de 25 ans, 136 de 25 à 30 ans, et 79 plus de 30 ans. On compte parmi eux : 121 Alsaciens-Lorrains, 95 Allemands, 29 Belges, 25 Suisses, 20 Italiens, 9 Luxembourgeois, 7 Autrichiens, 7 indigènes, 5 Espagnols, 1 Hongrois, 1 Russe et 21 individus de nationalités diverses.

Sénégal : *Chemin de fer de Kayes au Niger.* — Les travaux du chemin de fer du haut Sénégal se poursuivent avec lenteur. On a cependant atteint Kita, centre important entre le Sénégal et le Niger. Le rail du chemin de fer de Kayes au Niger est posé jusqu'au kilomètre 312, l'infrastructure atteint le kil. 340. L'avancement des terrassements marche à raison de 500 mètres par jour. On pourra continuer ainsi sans difficulté jusqu'aux environs de Kati, au kil. 490 ; mais de Kati à Bammako, sur 500 kil., le terrain est très accidenté. On a installé dans cette section un chantier de 500 hommes. Le 12 mai 1902, on a inauguré la gare de Kita (kil. 310). Le manque d'approvisionnements retarde les travaux, car, en 1901, on n'a reçu que la moitié de ce qu'on avait demandé. Le manque de rails ne permet pas de suivre de près la tête des chantiers ; par suite, les vivres et les matériaux ne se transportent qu'avec lenteur et difficulté. Le Niger navigable doit être atteint dans 2 ou 3 ans. Le chemin de fer devra se compléter par l'amélioration de la navigabilité du Sénégal. A cet effet, une mission a été chargée de fixer les travaux nécessaires en rendre plus praticable la navigation. C'est le lt de vaisseau Mazeran, ancien chef de mission hydrographique du Mékong, qui a reçu la direction de la nouvelle mission.

Sénégal et Soudan : *Spahis.* — Lorsque fut supprimé par décret du 25 février 1897, un des deux escadrons de spahis soudanais, la *Revue Fran-*

Digitized by Google

çaise (t. XXII, p. 246) fit remarquer combien il était regrettable de réduire, dans le seul but d'économie, un corps de troupes qui avait rendu de si grands services lors de la conquête du Soudan et combien il était peu raisonnable de ne laisser qu'un escadron de cavalerie, la seule troupe vraiment mobile, sur un territoire plus vaste que celui de la France.

Les événements ont justifié ces observations que faisaient d'ailleurs tous les officiers qui avaient passé au Soudan. Pour ne pas revenir trop rapidement sur cette mesure on se contenta de détacher au Sénégal le 6e escadron du 1er spahis algériens. L'évolution vient d'être complétée par un décret du 15 août 1902 qui sépare de son régiment le 6e escadron pour en faire, sous le titre de 1er escadron de spahis sénégalais, une unité formant corps. L'escadron de spahis soudanais devient en même temps le 2e escadron de spahis sénégalais. Ainsi est rétabli le régime antérieur au décret de 1897.

En 1901, un décret du 7 septembre avait supprimé les brigadiers français dans l'escadron soudanais, tous les emplois de ce grade étant confiés à des indigènes ; mais il avait en même temps augmenté le nombre des maréchaux de logis français. Cette organisation présentant de réel avantages vient d'être étendue à l'escadron de spahis stationné au Sénégal. Chaque escadron comprend 8 officiers français, dont un capitaine commandant et 1 vétérinaire ; pour le 1er escadron, 130 hommes de troupe, dont 9 sous-officiers français, et pour le 2e, 169 hommes, dont 11 sous-officiers français.

Guinée française : *L'affaire de Boussoura.* — Un ordre du jour du général Houry, commandant supérieur des troupes de l'Afrique occidentale, donne quelques détails sur les faits peu connus qui ont amené un combat où a été tué le lt Moncorgé. Celui-ci, commandant le cercle de Boussoura, crut, sur des renseignements inexacts pouvoir entreprendre une tournée chez les Coniaguis, restés jusqu'alors indépendants. Parti le 15 avril 1902 avec 1 sergent indigène, 25 tirailleurs et une centaines d'auxiliaires, il arriva le 16 à Itiou, où la population lui fit un accueil hostile et l'assaillit bientôt. En présence de forces très supérieures il dut battre en retraite ; le sergent Raveau fut tué et le lt Moncorgé, blessé une première fois, fut ensuite atteint mortellement. Les auxiliaires s'enfuirent alors, mais les tirailleurs se serrèrent autour du corps de leur chef et se défendirent jusqu'à la mort.

On attribue cette collision au fait que le lt Moncorgé était accompagné par des musulmans du chef Yaya, les adversaires déclarés des Coniaguis. Ces derniers, ainsi que les Bassaris sont fétichistes. Descendants d'une race autochtone, ils n'ont jamais été soumis. Ils ont le corps presque nu et vivent de chasse. La région où ils habitent, dans les vallées de la haute Gambie et du Kolountou est une contrée fort peu connue où n'ont encore passé que de rares explorateurs.

Kameroun : *Pénétration allemande.* — Les Allemands ont tardé à occuper les territoires que la convention du 4 février 1894 leur a accordés sur la haute Bénoué et le Logone jusqu'au lac Tchad. C'est seulement en 1899 qu'ils

Digitized by Google

ont créé, au delà du 5° de lat., le poste de Yoko, et en 1900 le poste de Nssakpé. Les avant-postes allemands étaient alors à 500 kil. environ de la Bénoué et à plus de 800 du lac Tchad. En 1899, le capitaine von Kamptz s'était emparé de Tibati et avait obtenu la soumission du sultan de Ngaoundéré, mais il n'avait pu se maintenir dans le pays.

En août 1901, les lts Dominik et von Bülow ont fondé le poste de Garoua. Le lt-colonel Pavel, parti le 24 octobre suivant, a remonté la vallée de Moungo, parcouru le pays entre la mer et Garoua et établi des postes à Tinto, Bafreng (près de Bali), Banyo (à 300 kil. de Garoua), Bamenda (à 1.300 m. d'altitude, au pays des Bandeng).

Une mission scientifique a en outre été chargée d'étudier les ressources de l'arrière-pays du Kameroun. Cette mission, dirigée par M. Fritz Bauer, avec M. von Waldow comme adjoint, est arrivée en mars 1902 aux bouches du Niger, où elle doit voir s'il est possible d'y déposer du charbon et d'y installer des entrepôts de marchandises. En juillet, M. Edlinger, ingénieur des mines, a dû rejoindre cette mission qui a dû remonter alors le Niger et la Bénoué, pour se rendre ensuite à Garoua. De là, on doit explorer le Faro, la haute Bénoué, le Mayo Kebbi, le Logone et le Chari jusqu'au lac Tchad.

Congo français et Tchad : *Réorganisation* (XXVII, p. 497). — Le rattachement du territoire du Tchad au Congo français, effectué par le décret du 5 juillet 1902, a amené des modifications dans le haut personnel dirigeant. Le lt gouverneur du Congo sera M. Émile Gentil, gouverneur de 3e classe, qui succède à M. Lemaire nommé gouverneur de la Martinique. Sa résidence sera Brazzaville et il aura plus particulièrement dans son administration les régions de la Sangha, de l'Oubangui et du Chari, cette dernière faite par lui terre française. Le commissaire spécial, chargé de la colonisation sera M. Desbordes, naguère au Soudan, et le commandant des troupes le lt-colonel Crave, qui opéra en 1899 dans la boucle du Niger. L'administration du Chari sera confiée à M. Alfred Fourneau, l'explorateur bien connu du Congo, aujourd'hui administrateur en chef de 1e classe.

Il y a lieu de féliciter de ces choix le ministère des colonies qui, cette fois du moins, a nommé pour ces fonctions des hommes parfaitement aptes à les remplir.

Sud-Ouest africain Allemand : *Chemin de fer.* — Le 19 juin 1902, a été ouvert le chemin de fer de Swakopmund à Windhoek, construit par l'administration militaire. Cette ligne à voie étroite (0m,60 d'écartement) a 382 kil. de longueur. Partant de la cote 0, son profil atteint atteint 1.526 m. d'altitude au point culminant (kil. 289), puis redescend à 1.289 m. à Swakop, pour remonter à 1.637 au point terminus. Pendant les 100 premiers kilomètres la ligne traverse un désert auquel succèdent la steppe herbeuse et la brousse. La ligne est peu accidentée jusqu'au kil. 279 ; à partir de ce point, elle entre dans la zone montagneuse, décrit des courbes et de nombreux lacets. La section la plus difficile à construire a été celle des montagnes entre

Digitized by Google

Okasise et Kapenousseri. Les ponts sont très nombreux et atteignent une longueur totale de 1.400 mètres ; le plus long en a 305. Les trains de voyageurs parcourent actuellement la ligne totale en 2 jours, avec arrêt de nuit à Karribb ; ceux de marchandises mettent 3 à 4 jours. La vitesse des trains n'est donc que de 20 kil. à l'heure dans le 1er cas et que de 12 kil. dans le second. En raison du peu de population du pays la ligne n'aura sans doute qu'un rendement de faible importance ; mais le désir d'assurer en toute circonstance les communications entre l'intérieur et la côte, à travers la région désertique, a fait passer outre aux considérations purement commerciales. Il est d'ailleurs question de prolonger la ligne jusqu'à Mafeking, aux confins du Transvaal.

On projette également la création d'une voie ferrée pour l'exploitation des mines de cuivre d'Otavi et des vastes terrains de pâtûre qui se trouvent dans cette région. Cette ligne aurait une longueur d'environ 700 kilomètres et viendrait aboutir à la côte en territoire portugais, à Port-Alexandre. Elle serait construite par la Cie des mines d'Otavi.

Madagascar : *Travaux du chemin de fer.* — Les travaux du chemin de fer se poursuivent avec une grande activité et l'inauguration des 35 premiers kilomètres de la ligne d'Aniverano à Tananarive, aura lieu vers le mois d'octobre. 10.000 ouvriers sont sur les chantiers et travaillent sans répit. Les travaux de terrassement sont à peu près achevés sur la 1e section ; seuls les ouvrages d'art diminuent la rapidité d'exécution. Les travaux de percement du tunnel, qui est la grosse difficulté du 2e lot, sont commencés et se poursuivent jour et nuit. Il y a un an, Aniverano était un endroit marécageux, où les conditions sanitaires étaient telles, que la main-d'œuvre se recrutait péniblement. Aujourd'hui tout est changé : l'hygiène est meilleure, les services médicaux, les médicaments et les hôpitaux ne manquent plus ; aussi les maladies, comme les décès, ont diminué de 40 0/0. Les travaux avanceraient encore plus rapidement sans l'inconstance des travailleurs indigènes qui, après avoir reçu leur paie de quinzaine, disparaissent quelquefois par 1.500 ou 2.000. C'est alors une grosse difficulté de pourvoir à leur remplacement ou de les ramener.

Coût de la vie. — M. Ch. Noufflard, actuellement en mission dans l'Océan Indien, envoie quelques renseignements pratiques sur la façon dont on vit à Tamatave. D'après lui, le prix de la journée, dans un bon hôtel de Tamatave (chambre, nourriture et service compris) est de 10 fr. par personne, sans comprendre le petit déjeuner du matin. Pour un séjour prolongé, on peut s'arranger avec le patron pour 250 fr. par mois. Mais la principale clientèle des hôtels est constituée par des pensionnaires venant y prendre leurs repas pour 130 fr. par mois ; c'est moins cher que d'avoir une maison montée. Les domestiques indigènes sont assez coûteux, surtout quand ils sont chargés de faire les approvisionnements ; quant aux domestiques européens, peu de personnes peuvent passer par leurs exigences. On cite le chef français d'un des principaux hôtels de Tamatave, qui touche 800 fr. par

Digitized by Google

mois. On peut pourtant vivre à Tamatave à assez bon compte, en prenant pension dans les hôtels modestes.

Professions accessibles aux colons. — Les Européens trouvent à Madagascar de nombreux concurrents. Le créole de la Réunion y vit à meilleur marché et y occupe beaucoup de petits emplois dans l'administration et les grandes maisons de commerce européennes, ou bien est patron d'embarcations, pêcheur, surveillant, cordonnier, coiffeur, blanchisseur, etc. Le commerce de détail est surtout accaparé par les Chinois (qui s'occupent principalement d'épicerie) et les Indiens Malabars (qui vendent notamment des tissus). On cite pourtant deux Français qui ont ouvert des salons de coiffure « parisiens » et font 50 fr. de recettes par jour, avec 700 fr. seulement de frais par mois.

M. Ch. Noufflard signale qu'un dentiste serait bien accueilli à Tamatave, d'où, actuellement, il faut aller à la Réunion pour se faire soigner les dents : coût 500 fr., ce qui est un peu cher. Il y manque aussi un teinturier dégraisseur, un tailleur sachant bien faire les costumes blancs et tenant des parements d'uniformes, des boutons, etc. Un bon blanchisseur serait également bien accueilli, car actuellement, les vieilles créoles, les seules qui jusqu'ici nettoyent le linge, le détériorent toujours et le perdent souvent. Il n'y a qu'un pharmacien à Tamatave et pour toute la côte est : c'est trop peu. Une maison de modes trouverait certainement de la clientèle parmi les femmes et les filles des colons. De bons charpentiers et menuisiers trouveraient facilement de l'ouvrage et des salaires s'élevant jusqu'à 15 fr. par jour, à condition d'avoir un peu d'avance.

A côté de ces lacunes qui demanderaient à être comblées, il faut regretter de voir arriver à Madagascar, à leurs frais et à tout hasard, des colons qui demandent, au bout d'un court séjour, a être rapatriés en France, parce qu'ils ne présentent aucune des conditions convenables pour réussir.

ASIE

Turquie d'Asie : *Chemins de fer de Syrie* (t. XXVI, p. 375). — Le chemin de fer de Rayak Hama, embranchement du chemin de fer de Beyrouth à Damas vient d'être achevé et l'ouverture à l'exploitation de cette ligne a eu lieu le 17 août dernier. Ce nouveau chemin de fer comporte les stations suivantes, avec l'indication de leur position kilométrique à partir de Rayak, station située sur la ligne de Beyrouth à Damas, à 66 kilomètres de Damas. Baalbeck km. 27, Lebboueh km. 57, Ras Baalbeck km. 72, Koussaïr km. 102, Kattiné km. 116, Homs km. 130, Telbissé km. 146, Kalrabouhoum km. 176, Hama km. 188. La nouvelle ligne est à écartement normal, tandis que celle de Beyrouth à Damas, est à l'écartement de $1^{m},05$ seulement, de sorte qu'un transbordement est nécessaire à Rayak.

Provisoirement, la ligne de Rayak-Hama n'aura d'autre intérêt que de faciliter aux touristes l'accès de Baalbeck très visité à cause de l'existence en ce point de belles ruines romaines, et de permettre aux céréales de la région de Homs et de Hama, l'orge surtout, de venir à Beyrouth utiliser le

Digitized by Google

port pour s'embarquer, au lieu d'aller à Tripoli de Syrie où les bateaux doivent rester sur rade ouverte. Plus tard, cette ligne doit être prolongée : au nord jusqu'à Alep et par suite être reliée par la future ligne de Bagdad à Constantinople, et au sud jusqu'à Jérusalem, le canal de Suez, le Caire et rejoindre en ce point la fameuse ligne du Cap au Caire.

Comme on le voit, l'ouverture à l'exploitation de la ligne de Rayak Hama représente, outre un intérêt local sérieux, une importance considérable puisqu'elle doit faire partie plus tard de la grande artère permettant d'aller, par rails, de Londres au Cap. Ces considérations jointes à l'intérêt français qui s'attache à toutes les entreprises syriennes, nous semblent suffisantes pour justifier les indications qui précèdent.

Inde française : *Fraudes électorales et gouverneur.* — Par décret en date du 29 août 1902, M. Lanrezac, gouverneur de 3e classe des colonies, a été nommé gouverneur des établissements français dans l'Inde en remplacement de M. Rodier, nommé 1t-gouverneur en Cochinchine.

On sait que l'Inde française, où les Hindous ne sachant pas un mot de français nomment un député et un sénateur au Parlement français, est à chaque élection le théâtre de fraudes colossales. Le député, quel qu'il soit, est toujours nommé à l'unanimité, ou presque, de 30.000 votants, grâce à l'influence d'un grand électeur, Chanemougam, à qui il suffit de donner le mot d'ordre. L'an dernier on se décida enfin à poursuivre Chanemougam. Mais celui-ci, qui avait le bras long, obtint non seulement l'abandon de la poursuite, mais encore le remplacement du procureur et de ceux qui l'avaient fait poursuivre. Aujourd'hui c'est le tour du gouverneur.

On voit, disent les *Débats*, que Chanemougam ne s'est pas contenté de la disgrâce des magistrats qui avaient eu à s'occuper de lui ; il lui a fallu davantage. Le gouverneur qui, à un moment, s'était enfin lassé de ses exigences et de ses manières de faire et avait voulu énergiquement agir, est aujourd'hui sacrifié. Le ministère des colonies a changé de titulaire, mais on continue à y suivre en tout les volontés que le puissant Chanemougam fait connaître à Paris par l'intermédiaire de ses serviteurs, les représentants de l'Inde. Le ministre précédent avait rappelé M. Rodier en France, au moment des élections. Celui-ci l'enlève définitivement à l'Inde : la capitulation est complète et de pareils événements ne sont pas faits pour amener quelque amélioration, quelque assainissement dans la situation de l'Inde.

Le nouveau gouverneur de l'Inde, qui est né en 1854, a été secrétaire général à la Guadeloupe et a servi à la côte occidentale d'Afrique. Il appartient à l'administration des colonies depuis 1870.

Indo-Chine française : *Chemins de fer.* — Un décret a autorisé le gouverneur général à réaliser, sur l'emprunt voté de 200 millions, une nouvelle somme de 70 millions, ce qui portera à 120 millions le total des sommes versées. Les travaux de voie ferrée se poursuivent activement en Indo-Chine.

La ligne projetée de Saïgon à Qui-Nhon, en Annam, devait d'abord être

Digitized by Google

établie le long du littoral; le tracé primitif fut bientôt modifié et la ligne fut prévue ensuite dans l'intérieur des terres par Djiring et le plateau de Lang-Bian. Ce 2e tracé vient d'être à son tour abandonné : la montée sur le plateau de Lang-Bian aurait provoqué des travaux d'art d'une valeur de 40 millions et la descente sur la côte eût été impossible, par suite de l'existence d'une falaise de 700 m. de hauteur. On est, par suite, revenu au projet primitif.

La section de Saïgon à Tam-Linh (132 kil.) est en voie d'exécution; au-delà de Tam-Linh, on a reconnu le terrain; en mai 1902, on a présenté l'avant-projet de la section de Tam-Linh à Phan-Rang. On pousse maintenant les reconnaissances plus au nord, vers Nha-Trang et Qui-Nhon ; le gros obstacle entre ces deux points sera le relief montagneux qui se termine au cap Varella. L'état d'avancement des travaux est encore trop insuffisant pour permettre d'indiquer l'époque probable d'achèvement de la ligne.

Le plateau de Lang-Bian sera desservi par un embranchement de Phan-Rang à Da-Lat, qui aura des rampes de 60 millimètres. On les gravira au moyen de la traction électrique; la force motrice sera fournie par une chute d'eau qu'on créera en détournant vers la mer un affluent du Donaï. Au S. O. de Saïgon, on étudie le prolongement de la ligne de Mytho vers Vinh-Long et Cantho. La pénétration dans le Cambodge en est à la période de reconnaissances. En Annam, les travaux de terrassement sont commencés depuis février 1902 sur la ligne très accidentée de Tourane à Hué et à Quan-Tri (175 kil.). L'ensemble des travaux pourra être terminé en 1905.

Au Tonkin la réfection de la ligne de Hanoï à Lang-Son est terminée depuis 7 mois; on parcourt en 7 heures les 150 kilomètres de cette ligne. La ligne d'Hanoï à Haïphong est exploitée depuis le 25 juin dernier. Le transbordement qui était nécessaire pour traverser le Laï-Vo, près d'Haï-Duong, a cessé depuis l'achèvement du pont. Le trajet entre Hanoï et Haïphong (101 kil.), s'effectuait en 5 heures auparavant; il ne faut plus, maintenant, que 3 h. 40. Il y a 2 trains en chaque sens, tous les jours. La ligne d'Hanoï à Nam-Dinh sera sans doute ouverte à la fin de 1902, puis on la prolongera vers Nin-Binh et Than-Hoa ; les travaux sont poursuivis jusqu'à Vinh, à 326 kil. d'Hanoï, et seront sans doute terminés en 1904. La section centrale de Nam-Dinh au Song-Ma, qui nécessite des travaux d'art plus importants sera achevée la dernière. Une ligne reliera plus tard Vinh à Luang-Prabang et au bassin du Mékong.

La ligne de pénétration vers le Yunnan, en sol chinois, est également poussée : la section d'Hanoï à Vietri n'attend plus que sa superstructure et sera achevée en mars 1903. Les chantiers sont en activité entre Vietri et Lao-Kay. Cette section doit être ouverte en octobre 1905. Des reconnaissances et des travaux préparatoires s'exécutent au Yunnan. La ligne qui, de Lao-Kay, doit aboutir à Yunnam-Sen, mesure environ 350 kil. Si son exécution s'accomplit normalement elle pourra être construite en 1907.

Actuellement le réseau ferré d'Indo-Chine en exploitation est de 331 kil.; il sera sans doute porté à 584 k. en 1903, 712 k. en 1904 et 1171 k. en 1905.

Digitized by Google

Japon : *Constructions navales.* — Le gouvernement japonais a établi récemment dans une petite presqu'île de la baie de Yédo, un grand chantier naval ; grâce à cette création, le village de Yokosuka est devenu une ville de 25.000 hab. A 7 ou 8 kil. se trouve Uraga, bâtie sur les deux côtés (réunis par un pont) d'un fjord très étroit. En 1899, deux cales sèches ont été inaugurées à Uraga, à 15 milles de Yokohama.

Une Sté japonaise appelée « Uraga Dock Company Limited », ayant son siège à Tokio, y possède des chantiers permettant la construction et la réparation des navires et des machines à vapeur. Les abords du dock ont une profondeur d'au moins 5 brasses, un fond boueux et mou et sont bien abrités contre les vents. La cale sèche a 485 pieds de long, 70 de large et 25 1/2 de profondeur. Le gouvernement des États-Unis vient même de commander à cette compagnie 5 navires de guerre pour les îles Philippines ; il a fait aussi des commandes à Hong-Kong pour les mêmes îles. La grande prospérité des chantiers dirigés par des Européens à Hong-Kong et à Changhaï n'est pas encore entamée par les nouveaux chantiers japonais d'Uraga, mais il y a là, néanmoins, un fait dont on ne peut méconnaître l'importance pour l'avenir.

OCÉANIE ET AMÉRIQUE

Nlle-Calédonie : *Commerce en 1901.* — Le commerce général de la Nlle-Calédonie s'est élevé, en 1901, à 24.737.000 fr. contre 21.031.000 fr. en 1900; les importations sont de 13.682.000 fr. et les exportations de 11.055.000 fr., soit des augmentations respectives de 1.519.000 et de 2.186.000 fr. sur l'année 1900. Les importations consistent surtout en boissons (2 280.000 fr.), farineux alimentaires (1.645.000 fr.), bijouterie, horlogerie et ouvrages en métaux (1.447.000 fr.), tissus (1.300.000 fr.), etc. La colonie exporte notamment les métaux (8.916.000 fr.) qui à eux seuls forment près des 9/11e du total et augmentent dans leur rendement.

La plus-value des importations en 1901, provient du développement agricole et industriel de la Nlle-Calédonie et particulièrement de l'extension des mines de nickel de Thio et de la construction du chemin de fer de Nouméa à Bourail. L'agriculture a vu presque doubler ses exportations de café; les bois sont aussi en grand progrès. La plus-value profite presque totalement à la France; ses produits sont bien appropriés et des lignes de navigation à voiles économiques la réunissent à sa colonie océanienne. L'étranger perd chaque jour du terrain. Lorsque le chemin de fer sera achevé, qu'il desservira les centres miniers et qu'on pourra traiter une partie du minerai sur place, la colonie atteindra un haut degré de prospérité. La France peut facilement fournir l'outillage nécessaire ainsi que les tissus.

Aux exportations, la fermeture de l'usine de Ouaco a arrêté les ventes de conserves de viande; les entreprises de pêche de la nacre et la réouverture de la distillerie de Bacouya (refermée depuis) n'ont pas donné les résultats espérés. Les exportations de l'avenir seront surtout alimentées par les mines et le café,

Digitized by Google

Mines en 1901. — Sur 68 concessions minières représentant une superficie de 17.639 hectares, il a été extrait 154.776 tonnes de minerai en 1901. Presque tout, c'est-à-dire 153.368 tonnes a été exporté; c'est le chiffre le plus élevé atteint jusqu'à ce jour. Le nombre des ouvriers travaillant dans les mines a été de 3.493. Parmi les minerais, le nickel tient la 1e place; il en a été extrait, en effet, 133.677 t., provenant de 11 concessions couvrant 9.186 hectares. Viennent ensuite: le chrome, 17.649 t. provenant de 10 concessions et 1.632 h.; le cobalt, 3.449 t. provenant de 47 concessions et 6.821 hectares.

Câble transpacifique américain. — Les États-Unis s'apprêtent à réaliser une entreprise que justifie l'extension récente de leurs intérêts en Extrême-Orient. Ils vont poser un câble sous-marin qui les reliera à l'Asie, à travers l'immensité du Pacifique, en passant par les îles Hawaï, les Carolines et les Philippines. Pour faire comprendre la grandeur et la difficulté de l'entreprise, nous dirons simplement ceci, à savoir que le câble en question aura 8.000 milles de longueur, soit, beaucoup plus du double que le plus long câble qui ait jamais été jeté d'un bord à l'autre de l'Atlantique.

En outre, en certains points, il devra être immergé à des profondeurs de 5 à 6.000 mètres, véritables abîmes que l'on n'avait encore rencontré dans aucun autre océan. Le calcul de la résistance à donner aux armatures et de la tension du câble à de pareilles profondeurs a été, paraît-il, un des délicats problèmes que les ingénieurs aient eu à résoudre. Ils y sont parvenus enfin, après avoir exécuté, tout le long de la route choisie, près de 950 sondages, à bord du *Nero*, un steamer affrété par le gouvernement des États-Unis. Toutes les difficultés d'ordre technique sont à présent aplanies, et l'on espère pouvoir commencer les travaux de pose.

Le câble sera immergé à San-Francisco et touchera en route Honolulu, la capitale des îles Hawaï, et Manille, le port principal des Philippines. Il sera constitué par 12.000 tonnes de fil d'acier, 4.300 tonnes de chanvre et goudron, 2.308 tonnes de jute, 1.980 tonnes de cuivre et 1.260 tonnes de gutta-percha. Son poids total atteindra donc près de 22 millions de kilogrammes.

Quatre *cable ships* spéciaux ont été construits pour la pose de cet énorme « fil », dont le dévidage sera assuré par une série d'appareils dynamométriques donnant constamment la vitesse du déroulement et la tension du câble. On compte que, dans des conditions favorables, la vitesse de pose pourra se maintenir en moyenne à sept milles par heure. Pour les grandes profondeurs, ces évaluations ne sauraient s'appliquer, le câble mettant souvent trois et même quatre heures pour arriver seulement au fond de la mer.

Le personnel des navires spéciaux dont nous parlons comprendra 250 ingénieurs et plus de 800 ouvriers et contremaîtres électriciens. Des équipes nombreuses seront, en outre, installées à Honolulu et à Manille pour préparer les opérations d'atterrissage et installer les postes de jonction avec le poste télégraphique intérieur. La dépense s'élèvera approximativement à

Digitized by Google

110 millions de francs. Les travaux devront être terminés pour le printemps 1904.

Canada : *Nickel.* — Le nickel est appelé à un grand avenir, surtout depuis qu'on a développé la fabrication de l'acier-nickel, dont la future application aux rails ouvre des débouchés considérables.

Le nickel a été trouvé, pour la première fois au Canada, en grandes quantités, en 1887. Les principaux gisements proviennent du district de Sudbury. Actuellement, le Canada fournit 40 0/0 du nickel produit dans le monde entier. Le district de Sudbury, dans la province d'Ontario, mesure 70 milles de largeur. Le minerai contient 3 0/0 de nickel par tonne environ, autant de cuivre ainsi que du fer et du soufre. La plus grande partie de ce minerai est expédiée, sous forme de matte, à New-Jersey, aux États-Unis, pour y être affinée. Une certaine proportion est affinée à Swansea, dans le pays de Galles. Une Cie construit des usines pour la fonte et l'affinage à Sault-Ste-Marie et se propose de séparer tous les sous-produits du minerai. Une grande partie du soufre ainsi obtenu sera transformée en soufre raffiné; le reste sera livré au commerce sous forme d'acide sulfurique. Une aciérie, en construction à Sault-Ste-Marie, doit produire des rails et des tôles d'acier au nickel. Le fer à mélanger avec la fonte de nickel sera fondu à Sault-Ste-Marie; les minerais proviendront des mines Helen, près de Michipicoten, qui ont déjà produit, l'an dernier, jusqu'à 1.000 tonnes par jour. Une ligne de chemin de fer de 50 milles ira de la baie Géorgienne aux mines de la Compagnie et permettra à cette dernière d'expédier ses minerais jusqu'à ses fonderie et aciérie de Sault-Ste-Marie.

États-Unis : *Nickel.* — La plus grande partie du nickel employé aux États-Unis provient des mines du district de Sudbury (Canada). Les principales autres mines de nickel sont celles de la Nlle-Calédonie et de la Silésie autrichienne. Citons enfin les mines de Kangesund (Norvège), dont le rendement est satisfaisant, et les couches récemment découvertes près des sources du Tulamen (Colombie anglaise). Le nickel et le cobalt produits aux États-Unis proviennent exclusivement de la mine de Lamotte (Missouri) et les mattes ont été raffinées à Constable Hook et à Camden (New-Jersey); en 1901, on y a obtenu 6.700 livres de nickel valant 3.551 $ et 13.360 livres d'oxyde de cobalt (contre 9.715 livres de nickel et 6.471 d'oxyde de cobalt en 1900). La plus grande partie de la matte de cuivre et nickel des mines de Sudbury est raffinée aux États-Unis.

Les États-Unis ont, en outre, reçu de l'étranger pour y être travaillées en 1901, 117.364.000 livres de nickel valant 1.847.000 $ (contre 57.956.000 livres en 1900); on a extrait des mattes importées 10.497.000 livres de nickel valant 25 millions de francs.

L'exportation de l'oxyde de nickel et de la matte des États-Unis a été de 5.869.655 livres en 1901.

La répartition des pluies. — M. John Murray a calculé que la quan-

Digitized by Google

tité de pluie tombant chaque année sur la surface entière du globe représente une épaisseur moyenne de 970 millimètres. La *Revue Scientifique* donne les renseignements suivants sur la répartition de la pluie dans les diverses régions. 630 millimètres est à peu près le chiffre moyen pour l'Europe. Sur les côtes d'Islande, la moyenne annuelle est d'environ 1 mètre, elle atteint 2 mètres en Norvège et 2m,50 en Écosse. A la Vera-Cruz, le chiffre est de 4m,60 ; il est de 5m,20 à Buitenzorg (Indes hollandaises), de 7m,10 à Maranhao (Brésil), et atteint même 12m,50 à Cherrapunji (Indes anglaises). D'autre part, il pleut rarement dans certaines régions, au nord et au sud de l'Équateur, par exemple au centre du Sahara et de l'Arabie, sur le plateau oriental de Perse, dans le Bélouchistan, dans le désert de Kalahari. Les plaines des pampas du versant oriental des Andes, par environ 23° de latitude Sud, sont également sujettes à des sécheresses extrêmes. L'une de ces périodes de sécheresse a duré trois ans, ce qui a causé la mort de 3 millions de têtes de bétail.

Au Transvaal et dans le Sud-Africain, par Roger Raoul-Duval. Un volume in-8° cavalier, sur papier couché, avec 200 autotypies, 15 fr. Delagrave, éditeur. — Ce volume très luxueusement imprimé et très pittoresquement illustré en plusieurs tons, a un caractère d'actualité historique et ne peut manquer d'exciter l'intérêt. En acceptant la dédicace de l'auteur, le général de Gallifet a entendu patronner l'ouvrage et le recommander. L'auteur après avoir assisté en Angleterre aux préparatifs de la guerre, est allé comme secrétaire de l'attaché militaire français, cᵗ Demange, auprès des armées du Transvaal et de l'Orange, assister à la lutte dont les nombreuses et émouvantes péripéties ont captivé l'attention universelle. Au jour le jour, en quelque sorte, l'auteur enregistre les événements souvent très importants dont il est témoin, esquisse la physionomie des personnages qu'il voit à l'œuvre, se fait l'écho des opinions émises autour de lui, et de la réunion de ces notes cursives, spontanées, résulte un tableau plein de vérité, de vie. L'existence des attachés militaires n'était pas sans danger ; l'un d'eux fut tué ; d'autres essuyèrent le feu croisé des deux armées.

Dans un chapitre qui sera très remarqué, M. Raoul Duval, montre avec quelle rapidité et quelle justesse les Boers ont appris à se servir de l'artillerie. Leur audace était extraordinaire et ils hissaient sur les kopjes par des sentiers vertigineux, ces grosses pièces du Creusot qui ont acquis là une réputation universelle.

Le texte de ce bel ouvrage est complété par nombre de reproductions photographiques prises par l'auteur, et lui donnent une véritable valeur artistique.

Parmi les œuvres si connues et si appréciées du cᵗ Bujac, il en est une qui a obtenu un succès particulier, c'est celle qui est relative à la **guerre sino-japonaise**, dont la 2ᵉ édition vient de paraître. Cette guerre a eu un regain d'actualité avec l'insurrection des Boxeurs et l'intervention des puissances en Chine. Tout en rapportant l'historique des faits d'après les sources et les documents les plus sûrs, le cᵗ Bujac a recherché les enseignements immédiats qui se peuvent déduire de certaines situations stratégiques et de quelques épisodes tactiques ; il a tenté également de discuter les données du problème inquiétant qu'a fait surgir en Extrême-Orient l'intervention diplomatique des puissances.

Cet ouvrage constitue donc la préface de l'historique des événements de la dernière

Digitized by Google

guerre ; il en indique la genèse. Il est absolument indispensable de s'y reporter si on veut se faire une idée exacte des motifs de l'intervention des puissances en Chine, et si on veut suivre les opérations que cette intervention a motivées. Au point de vue militaire, le livre du c^t Bujac est fort instructif ; il jouit, d'ailleurs, d'une grande faveur non seulement dans l'armée française, mais aussi à l'étranger où il est très apprécié. Sa place est marquée dans toutes les bibliothèques. 18 cartes ou croquis éclairent le texte et en facilitent la lecture. — Lavauzelle éditeur (5 fr.).

France-Album, 51, cité des Fleurs, Paris. — Cette collection de toutes les curiosités naturelles et monumentales de la France, vient de s'augmenter de plusieurs n^os consacrés à la Tunisie. Cette série, très remarquable, concerne les 3 régions de la Tunisie, nord, centre et sud. La 1e, qui s'étend de Tabarka à Zaghouan et de Bizerte à Teboursouk, contient, outre des paysages très pittoresques et des scènes indigènes, un ensemble de ruines romaines dont la contrée est fournie, comme Dougga où se font toujours des découvertes, Oudna, Aïn-Tougga, etc.

La 2e région, renferme 54 vues de la Tunisie centrale, de Sousse au chott Djerid en passant par Sfax et sa forêt d'oliviers, Kairouan et sa belle mosquée, Gafsa, l'admirable amphithéâtre d'El Djem et la contrée des oasis. La 3e région, plus curieuse encore est celle de Gabès et Djerba, mais surtout celle du pays des Troglodytes, où comme à Médenine, Douirat, etc., se trouvent ces originales habitations sises dans des grottes et des cavernes. Nous sommes heureux de signaler à nos lecteurs ces albums tunisiens dont les gravures sont remarquables autant par leur choix que par leur exécution. Chaque n^o, 0 fr. 60.

L'illustration non moins soignée de l'*Algérie* par France-Album, est aussi en cours d'exécution. Les n°s 81, 84, 85 sont consacrés à une partie de la région de Constantine. C'est d'abord la petite Kabylie, de Sétif à Bougie et Djidjelli, avec les merveilleuses gorges du Chabet et une série de types kabyles fort curieux. Puis, c'est la route de Bône à Tébessa, qui ne compte pas moins de 75 vues consacrées à ce jardin de l'Algérie, aux nombreuses ruines romaines ou byzantines que l'on rencontre à Hippone, Souk-Ahras, Tébessa et aux cascades pétrifiées d'Hammam Meskoutine. Un n^o est consacré à Batna et aux ruines de Timgad, cette ville romaine sortie du linceul de sable qui l'ensevelissait depuis des siècles. M. A. Ballu, l'éminent architecte, qui la reconstitue, en a écrit la notice.

Armée et Marine. — Signalons les derniers n^os de cette belle publication illustrée, qui sont consacrés spécialement aux grandes manœuvres qui ont eu lieu dans le midi de la France.

Deux ans chez les anthropophages, par Colrat de Montrozier. Plon, éditeur. — Lorsque M. Bonnel de Mézières revint en France pour renforcer la mission Béhagle, il ramena en Afrique l'auteur de ce récit. M. B. de Mézières ne rejoignit pas de Béhagle, mais porta ses efforts sur le haut Oubangui. M. R. Colrat raconte cette exploration dans les sultanats du M' Bomou voisins du Bahr et Ghazal où était encore la mission Marchand. Il donne des documents nouveaux et précieux pour la mise en valeur de ces régions, les accompagne d'anecdotes piquantes comme celle où il raconte de quelle façon bizarre le sultan Bangassou empêche ses femmes de trop parler. De nombreuses et originales photogravures illustrent ces pages.

Le Gérant, Édouard MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 17518-9-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

HAWAÏ AMÉRICAINE

De toutes les colonies acquises par les États-Unis depuis la conversion de la grande république à l'impérialisme, Hawaï est celle qui a donné jusqu'ici à la mère-patrie le moins de soucis et de désagréments. Mais il ne faudrait pas inférer, du silence relatif qui se fait autour de cet archipel, que tout y est pour le mieux. Les changements rapides de gouvernement qui se sont succédé aux îles Sandwich n'ont pas été sans apporter dans le régime économique de celles-ci de profondes perturbations, tandis que leur admission peut être un peu hâtive au rang de *territoire* de l'Union faisait surgir, dans la politique locale, des difficultés qui sont encore loin d'être aplanies.

Si l'on jette un coup d'œil rétrospectif sur l'histoire de l'archipel au siècle dernier, on ne laisse pas d'être surpris de la facilité avec laquelle s'est effectué la prise de possession d'Hawaï par les Américains. La position stratégique de ces îles, au milieu du Pacifique, les avaient fait convoiter de bonne heure par les deux grandes puissances maritimes du monde, l'Angleterre et la France. En effet, il existe peu de navires de guerre possédant des soutes à charbon assez vastes pour qu'ils puissent franchir d'un trait la distance de Hong-Kong à la Colombie Britannique, ou du Japon à San Francisco ; et aucun ne serait, après un tel voyage, en état d'opérer, à moins d'un ravitaillement immédiat.

La possession d'Hawaï est tout aussi indispensable à l'Angleterre dans le cas où celle-ci devrait appeler une flotte sur les côtes occidentales du Canada, qu'à la France ou à l'Allemagne dans l'éventualité d'une guerre maritime contre les États-Unis ou la Grande-Bretagne. Aussi s'explique-t-on les efforts faits dès 1843 par ce dernier pays pour annexer l'archipel. Un prétexte futile avait suffit, en février de cette année, au capitaine Paulet, du « Carysfort » pour débarquer des matelots à Honolulu et y arborer le pavillon britannique. Mais les autres pouvoirs, dont la jalousie était en éveil, avaient quelques jours auparavant, obtenu du cabinet de St-James la déclaration que l'Angleterre n'avait pas de vues sur Hawaï : force fut donc à l'Amirauté de désavouer les agissements du capitaine Paulet.

En 1849, c'est la France qui, à son tour, veut profiter d'un différend passager avec le gouvernement local pour imposer aux îles son protec-

Digitized by Google

torat. L'amiral Hamelin, avec la « Poursuivante » et le « Gassendi », occupa un moment le port d'Honolulu (1). Toutefois, devant l'attitude de l'Angleterre qui se prévalait d'une convention passée avec le roi Louis-Philippe, le drapeau tricolore ne fut pas planté sur le sol hawaïen.

Cependant la France conservait ses desseins sur ce territoire si désirable à tant de points de vue. L'influence de ses négociants et de ses consuls sur la cour à demi-civilisée de l'archipel contrebalançait presque, vers 1850, celle des missionnaires et des négociants américains. Or, c'était une situation qui préoccupait fort les États-Unis, car ils avaient là des intérêts considérables et déjà anciens ; et ils craignaient que la France ne suivît, à l'égard de ces îles, les mêmes errements qu'à Tahiti. Certes si la priorité d'occupation crée des titres en cette matière, l'Amérique avait, sans contredit, sur Hawaï, des droits très sérieux, car il faut remonter à 1786 pour trouver les premières traces d'un comptoir américain dans cette région : un établissement fait par un négociant de Boston, J. Darrell, attiré dans ces parages par la lecture des « Voyages du capitaine Cook ». Dès 1820 (19 septembre), il y avait assez de résidents américains à Hawaï pour que le président Monroe jugeât nécessaire d'accréditer un agent consulaire auprès du roi du pays. On se formera une idée de la rapidité d'expansion du commerce entre les deux nations, en remarquant que, du 1er janvier 1836 à la fin de 1841, il n'a pas abordé à Honolulu moins de 358 vaisseaux battant pavillon des États-Unis ; que, pendant la même période, les exportations américaines à Hawaï montèrent à $ 1.000.000 et les importations faites par les îles à Boston et autres ports à $ 500.000.

On peut, dès lors, s'expliquer que ce fut vers l'Amérique que se tourna le roi Kaméhaméha III, lorsqu'il se sentit trop pressé par la France. Dans un manifeste daté du 10 mars 1851, le monarque, aux abois, déclare que : « il trouve ses relations avec le gouvernement français si incompatibles avec les justes droits de son royaume..... qu'il se place, lui et ses sujets, sous la protection des États-Unis, jusqu'au jour où les rapports avec la France seront de nouveau de nature à ne point porter atteinte à la dignité du peuple hawaïen ».

Il était de plus spécifié qu'au cas où les relations ne pourraient être

(1) *America in Hawaï*, par J.-J. Carpenter (Boston).

Digitized by Google

reprises, le protection des États-Unis se continuerait. Devant la résistance du roi, le ministre des affaires étrangères de France se résigna à temporiser. Mais quoique satisfaction eût été donnée à la cour de Kaméhaméha et qu'en apparence les deux nations fussent en excellents termes, au fond le tort fait au crédit du gouvernement français par la maladresse ou le zèle intempestif de ses agents était irréparable : on voit grandir désormais l'influence américaine à pas de géant.

Des documents diplomatiques (1) montrent bien qu'à différentes époques, et notamment en 1854, la France, aussi bien d'ailleurs que l'Angleterre, protesta contre les « empiétements » des Américains à Hawaï, mais ce sont des efforts de moins en moins sérieux. Les États-Unis s'abstinrent, on le conçoit, de tout acte qui pût ressembler à une tentative d'annexion. Avec beaucoup de bon sens, ils jugeaient qu'un tel acte, en présence des dispositions soupçonneuses de l'Europe, eût été impolitique ; et ils ne voulurent rien risquer avant de s'être munis, dans le pays même, d'une position inexpugnable. Ils travaillèrent donc paisiblement et sans bruit : c'est pourquoi la révolution qui, en 1893, renversa la reine Liliuokalani et se termina le 4 juillet 1894 par la proclamation de la République, fut effectuée, en somme, avec la plus grande simplicité du monde. Quelle fut, dans cet évènement, la part du sentiment populaire, et qu'elle fut celle des agents américains ? Il serait malaisé de le déterminer. L'opinion la plus généralement répandue est que cette révolution fut l'œuvre des sucriers américains (2). Quoiqu'il en soit, le gouvernement régulièrement installé se composa de deux chambres : un sénat de quinze membres et une assemblée, élus l'un et l'autre au suffrage indirect, pour 6 et 2 ans ; enfin, d'un président élu par les deux chambres pour deux ans et non rééligible.

On sait que l'existence de la République hawaïenne fut très brève. Les hommes politiques locaux et le président Dole lui-même poussaient à l'annexion : il leur paraissait certain que le pays n'avait qu'à gagner sous le rapport économique à faire partie d'une nation grande et prospère ; en outre, ils y voyaient l'avantage considérable d'une garantie de stabilité gouvernementale — des arguments identiques, soit dit en passant, à ceux qu'invoquent actuellement les annexionnistes cubains.

Enfin, l'établissement d'une station navale importante à Honolulu ne

(1) Correspondance du *Department of State* (Washington).

(2) *Les Iles Hawaï (Revue Française*, t. XXIV, p. 459).

Digitized by Google

pouvait manquer de donner un nouvel essor à l'industrie et au commerce de cette place.

Cependant, il existait une opposition que constituaient deux éléments distincts : des indigènes qui craignaient qu'en cas d'annexion on les tînt à l'écart des affaires publiques; et un certain nombre de sucriers allemands partisan du *statu quo* parce qu'ils profitaient de la main-d'œuvre à bas prix importée du Japon et de Chine : or il était connu d'avance que les États-Unis ne toléreraient pas ce genre de *cheap labor* dans une de leurs possessions. Cette question de la main-d'œuvre est, disons-le de suite, le grand problème économique de l'archipel; nous y reviendrons plus loin avec quelques détails (1).

Toujours est-il que l'élément américain, étant le plus puissant, l'emporta. Le 16 juin 1897, le traité annexant les îles à la grande république fut signé par le président Dole et les représentants du gouvernement fédéral. Mais, par suite de la résistance des antiimpérialistes du Congrès, à Washington. la ratification fut retardée jusqu'au moment de la guerre hispano-américaine : des arguments stratégiques triomphèrent alors de l'hésitation des Chambres; et le 12 août le drapeau étoilé fut hissé sur le palais d'Honolulu.

Aucune puissance ne protesta : toutefois, certains personnages bien informés affirment qu'une petite émeute qui éclata vers la même époque en faveur de la monarchie et échoua d'ailleurs piteusement, était due aux agissements d'émissaires anglais. Le Japon ayant manifesté quelques craintes au sujet de ses capitaux engagés dans l'archipel, les États-Unis lui firent verser une indemnité, amplement suffisante, de $ 200.000. Ils s'étaient, d'ailleurs, chargés du passif de leur nouvelle possession jusqu'à concurrence de quatre millions de dollars (2).

L'archipel, qui se compose des îles Hawaï, Maui, Kaluhani, Molokaï, Mühau, Oahu, Kanai, Zanai a une superficie de 6640 milles carrés — à peu près la moitié de celle de l'Indo-Chine. La population totale n'est guère que de 110 000 âmes, dont 45 000 à Honolulu.

(1) La raison pour laquelle les sucriers américains attachaient moins d'importance à la question de la main-d'œuvre, est qu'ils voyaient plus clair dans les véritables intérêts d'Hawaï; d'autre part, la perspective du *free trade* avec les États-Unis, leur a toujours paru, en fin de compte, plus avantageuse qu'un traité de réciprocité, même sous l'empire du *cheap labor*.

(2) Ceci payé, il ne restera plus à la charge du territoire d'Hawaï, qu'une dette de $ 600 000 à $ 700 000. La situation financière est donc bonne.

Digitized by Google

Il existe actuellement dans cette dernière localité une ligne de tramways *(The Havaïan Tramway C°)* au capital de $ 1 000 000 et d'une étendue de 12 milles. Une nouvelle ligne, *The Honolulu Rapid Transit and Land C°*, vient d'être organisée, avec 35 voitures. Le seul chemin de fer de l'archipel est celui de la *Kohala and Hilo Railway C°*, en construction, et au capital social de $ 3 500 000 : il couvrira 130 milles.

L'annexion d'Hawaï, ainsi que le fait très justement remarquer « The Gunton Magazine » (1), diffère profondément des précédentes acquisitions de territoires par les États-Unis, en ce sens que la question de la population est ici un facteur de grande importance, ce qui n'avait pas lieu, par exemple, lors de l'annexion de la Louisiane ou du Texas : l'élément français ou espagnol, dans ces deux derniers cas, était une quantité négligeable. A Hawaï, on se trouve en présence d'une race entière à côté de laquelle l'élément américain, quelque puissant qu'il soit, ne forme qu'une très petite minorité; une race enfin qui a des droits, des aspirations et avec laquelle il faut compter, puisqu'elle fait *partie intégrante* de l'Union (2).

Pour l'observateur superficiel, les événements n'ont pas tardé à réaliser la prévision des annexionnistes; et la prospérité semble avoir suivi de près l'entrée des îles dans la confédération américaine. En quinze ou vingt mois, la récolte de cannes à sucre monta de 250.000 à 400.000 tonnes, et 25 millions de dollars s'ajoutèrent au stock incorporé des plantations. La population d'Honolulu s'éleva de 29.000 à 45.000 âmes, tandis que celle de Hilo, la seconde ville en importance, doublait (3).

Lorsqu'on y regarde de plus près, on constate que cette période d'expansion économique est précisément celle qui s'écoule entre l'annexion proprement dite et l'organisation d'Hawaï en territoire — laquelle n'eut lieu que le 25 avril 1900. Deux années séparent de fait les deux événements, et pendant cette époque de transition, les vieux errements restèrent en vigueur; le *cheap labor* reçut même un nouvel essor, provoqué par le développement des plantations : les sucriers n'importèrent pas moins de 20 000 travailleurs japonais.

Il ne faut pas perdre de vue non plus, l'influence de l'augmentation

(1) *Hawaii and Porto Rico as colonies* (New York, 1900).

(2) Nous n'avons pas besoin d'insister sur les différences considérables qui séparent Hawaï, *territoire* des États-Unis, de Porto Rico ou des Philippines, simples *colonies*.

(3) *Hawii since annexation*, par E. Bishop D. D. (*The Independent* 1900).

Digitized by Google

considérable du commerce transpacifique depuis 1898. On aurait donc tort de tirer, de ce qui s'est passé de 1898 à 1900 des arguments sérieux en faveur du régime actuellement appliqué à Hawaï.

La vérité est que l'interdiction d'importer des coolies dans l'archipel, mesure qui fut comprise dans le *Territorial Act*, apporta un trouble profond dans les affaires. Pour s'en rendre compte il faut remarquer d'abord que la main-d'œuvre *indigène*, dans l'archipel, n'est ni bon marché, ni sûre. De bonne heure il a été nécessaire de recourir à l'importation de travailleurs étrangers. Mais c'est surtout depuis 1875 que, sous l'empire de l'extension de l'industrie sucrière résultant du traité de réciprocité avec les États-Unis, on voit se multiplier les efforts des planteurs dans ce sens. Au début, les Portugais sont considérés comme les plus désirables immigrants : de 1878 à 1897 il en arriva 8.000. Toutefois, ils avaient l'inconvénient de coûter cher : en moyenne $ 300 par tête ; en 1885 une de ces cargaisons humaines revint à $ 418 la pièce. dont $ 303 supportés par le gouvernement et $ 115 par le planteur. Aussi dut-on bientôt se rabattre sur les Asiatiques qui montaient seulement à $ 87 par tête, et en plus remboursaient scrupuleusement 67 dollars, ce qui ramenait la dépense nette à 10 dollars ou 50 francs pour l'État et autant pour le particulier intéressé.

Il existe actuellement, dans les îles, environ 16.000 ouvriers portugais, 24.000 chinois, 30.000 japonais, plus quelque 2.000 allemands, polynésiens et norvégiens.

L'agrément, en vertu duquel les asiatiques étaient ainsi engagés par les planteurs — le *contract of labor* — renfermait d'ordinaire les clauses suivantes :

1° Le prix de passage avancé par l'employeur ;

2° Remboursement d'une partie de ces frais par l'employé en versements mensuels de 1 à 2 dollars ;

3° Obligation pour l'employé de rester avec son patron et de servir fidèlement pour le temps stipulé dans l'acte ;

4° 26 jours à 10 heures constituent un mois de travail ;

5° Salaire : $ 12 à 15 par mois avec logement, chauffage, soins médicaux ;

6° Travail extra, à 10 cents l'heure ;

7° Occupation garantie à la femme de l'employé ($ 7 à 10).

En général, ces contrats ne donnèrent lieu à aucune difficulté entre

Digitized by Google

les parties; mais les Japonais, ardents à saisir les idées nouvelles et très batailleurs causaient souvent des ennuis à leurs *lunas* — contremaîtres ou surveillants.

Les Américains ont interdit formellement les *contracts of labor* à Hawaï, comme ils l'avaient fait dans la mère patrie.

L'opposition à cette forme particulière de l'organisation du travail n'a pas sa source exclusive, ainsi que le croient les masses, dans le caractère quasi servile que revêtent, de cette façon, les rapports de patron à ouvrier; elle n'est pas non plus basée uniquement sur le fait que le contrat en question viole les canons du travail blanc. Elle se place à un point de vue plus élevé : ce qu'elle combat est l'accaparement de la main-d'œuvre entière d'Hawaï par les Asiatiques, c'est-à-dire un retard considérable apporté au settlement dans cette région d'une classe désirable d'émigrants.

Quelque séduisante, du reste, que soit, à première analyse, la théorie de la diminution des frais de production au moyen d'un abaissement des salaires, elle n'a guère, au fond, d'autre base que la cupidité des employeurs, et, en économie politique, elle ne se soutient pas. Il est incontestable que le *cheap labor* permet facilement de distribuer aux actionnaires des dividendes de 30 à 60 0/0 : mais l'expérience a prouvé que ce n'est là qu'une prospérité passagère, qui peut enrichir temporairement certains individus, mais retarde d'autant le développement industriel de la nation. Une classe d'ouvriers intelligents, bien payés, est la condition *sine qua non* d'une prospérité durable. Une main-d'œuvre éclairée, progressiste dans ses idées, produit incontestablement plus, à la longue, qu'un travail servile : c'est dans son emploi, joint au perfectionnement de la machinerie, que réside la véritable économie de production. André Carnegie, le grand manufacturier, disait avec raison : « Nombre de mes ouvriers sont très bon marché à un salaire de 50 francs par jour ! » D'ailleurs, ne voit-on pas la Californie lutter avec succès contre l'Inde anglaise, le pays de *cheap labor* par excellence?

Mais, naturellement, il faudra bien de la persévérance et de l'énergie pour répandre ces idées parmi les négociants et les planteurs à courte vue et à égoïsme féroce de Hawaï!

L'argument que le climat est mauvais pour les blancs ne supporte pas l'examen. Des autorités médicales ont prouvé depuis longtemps que ce

Digitized by Google

climat, même à l'époque des vents du sud tant redoutés, n'est pas plus débilitant que celui des plaines de la Californie ou de New-Jersey.

La question est de trouver des travailleurs autre part qu'en Asie. Déjà, à plusieurs reprises, on a tenté d'importer des Porto Ricains ; malheureusement l'expérience n'a pas réussi; les nouveaux venus appartiennent aux couches sociales les plus basses, et ils n'ont pu être d'aucun secours aux planteurs. Peut-être pourrait-on faire appel à l'immigration maltaise, basque ou plutôt italienne. Ce qui est surtout nécessaire maintenant à l'archipel, après les ouvriers de plantation, pour développer ses ressources agriculturales, c'est le petit fermier. Il y a là de belles occasions pour les cultivateurs allemands ou irlandais formant la classe « supérieure » des émigrants transatlantiques et aussi pour les domestiques de ferme des États-Unis ou les fermiers de la Nouvelle-Angleterre, qui se disent obligés d'abandonner leurs terres comme improductives.

En tout cas, il est urgent d'agir, car le *Territorial Act* n'a pas seulement tari la source principale du recrutement des travailleurs agricoles, il a eu pour effet d'amener un grand nombre des ouvriers actuels, importés en vertu d'un *contract of labor*, à se croire dégagés de toute obligation envers leurs patrons et à quitter les plantations.

Il nous reste, en terminant, à jeter un rapide coup d'œil sur la situation politique de l'archipel.

On se trouve en présence, à Hawaï, de trois éléments de population qui sont loin de vivre en bonne intelligence. La classe supérieure, dirigeante en quelque sorte, est composée des descendants des missionnaires et colons de la première heure; toutes ces familles étant plus ou moins alliées par mariage. C'est là une véritable aristocratie, non sans rapports avec celle des « Quatre Cents » de l'est des États-Unis.

Puis vient la catégorie des néo-hawaïens, les immigrants blancs arrivés sur le tard et qui sont en général réduits à des situations modestes : commis, petits marchands, artisans. Ceux-là sont mécontents, jaloux des richesses et de la prépondérance acquises par les premiers venus. Ils briguent les fonctions publiques avec l'espoir de s'en faire un marche pied pour sortir de leur condition inférieure. Un tel élément est tout naturellement destiné à alimenter la horde des *poilsmen* — pêcheurs en eau trouble, trafiquants de faveurs — qui est la plaie des territoires nouveaux et des jeunes états.

Digitized by Google

Quant au peuple, aux indigènes, c'est un facteur inquiétant dans le système politique de l'archipel (1). On a dit à tort qu'il regrettait la monarchie : lorsqu'en 1895, la reine Liliuokalani fit une dernière tentative pour ressaisir le pouvoir, il n'y eut pas plus de 145 indigènes qui prirent les armes en sa faveur. Il serait du reste tout aussi inexact de soutenir que le peuple est partisan de la république ou de l'annexion : la vérité est qu'il est indifférent à la forme du gouvernement — ce qui ne veut pas dire qu'il ne soit pas désireux de prendre sa part de l'exercice des pouvoirs publics, quelle qu'en soit la couleur.

L'indigène a reçu, en devenant citoyen des États-Unis, le droit de vote sans conditions : ce sont donc 11 000 électeurs d'intelligence peu développée, et sans aucune expérience politique qui, d'un coup de plume, ont été mis en face des 3.000 Américains ou blancs formant le seul contingent électoral éclairé d'Hawaï. Était-ce là une opération bien adroite? Il est permis d'en douter.

Les Kanakas ont maintenant la majorité numérique dans la législature et entravent l'action de celle-ci, autant par leur opposition systématique au gouverneur que parce qu'ils ne comprennent ni ne parlent l'anglais. La moitié au moins des séances, fort courtes d'ailleurs, est consacrée à traduire les débats dans cette langue. On citait récemment une session dans laquelle, sur une période de 42 jours, il n'avait été possible d'examiner et de voter que quatre mesures. Un membre bien connu du Congrès de Washington, M. Hill, qui a fait sur place une enquête officieuse, déclare formellement qu'à son avis les îles n'étaient pas mûres pour la condition de territoire de l'Union; qu'assimiler la population d'Hawaï à celle du New-Mexico ou d'Arizona avait été une grave erreur de la part de la mère patrie; et que l'archipel eût dû rester encore des années dans la situation de colonie et administrée d'une main vigoureuse.

Le choix comme gouverneur de M. Dole, un américain, ex-président de l'éphémère République hawaïenne n'a pas, du reste, été des plus heureux, car ce haut fonctionnaire ne cache pas assez son peu de considération pour l'indigène. Le Président Roosevelt serait, dit-on, partisan de le remplacer par un gouverneur de sang hawaïen, ce qui, du coup, désarmerait l'opposition.

(1) On compte environ 31 000 hawaïens pur sang, 8 500 sang-mêlés. Les Américains sont à peu près 3 500.

Digitized by Google

C'est un remède à essayer, si l'on peut trouver parmi les *native* un homme possédant les qualités de tact, patience et énergie indispensables au chef du pouvoir exécutif d'un pays nouveau, composé d'éléments si disparates et qui doit faire face à des problèmes économiques dont la solution est encore bien éloignée.

George Nestler TRICOCHE.

LE TRAITÉ FRANCO-SIAMOIS

Les questions depuis longtemps pendantes avec le Siam viennent d'être réglées — en partie du moins — par une nouvelle convention signée à Paris le 7 octobre 1902, 9 ans, presque jour pour jour après le traité de Bangkok qui mit fin aux empiétements des Siamois dans l'Indo-Chine française. Un aperçu rapide sur les événements qui ont précédé la dernière convention ne sera pas sans utilité pour apprécier sa valeur.

Au moment où la domination française, délivrée de toute préoccupation du côté de la Chine, concentrait tous ses efforts sur le Tonkin pour en amener la pacification, l'Annam restait à peu près abandonné à ses mandarins et la pénétration dans le bassin du Mékong, œuvre de M. Pavie et de ses collaborateurs, était en train de se faire. C'est alors que le Siam, jugeant le moment propice pour satisfaire ses convoitises territoriales, cherchait à prendre pied sur la rive gauche du Mékong et faisait avancer sa ligne de postes jusqu'à Aïlao, à quelques étapes à peine de Hué et du golfe du Tonkin (1). Pour le faire rentrer dans ses limites il ne fallut rien moins qu'une intervention armée. L'action d'éclat du commandant Bory, forçant les passes du Ménam avec l'*Inconstant* et la *Comète* et venant dicter les volontés de la France au souverain du Siam sous les murs de son palais, aboutit au traité du 3 octobre 1893.

Ce traité faisait du Mékong la frontière entre les deux pays. Le Siam s'engageait en même temps à ne pas entretenir de troupes dans une zone de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong et dans les pro-

(1) Voir sur les « Empiétements des Siamois » *Rev. Fr.* 1889, t. X, p. 634 ; 1890, t. XI, p. 751 ; 1891, t. XIV, p, 289 ; 1893, t. XVII, p. 193, 538 (avec carte.

Digitized by Google

vinces de Battambang et Siem Reap ; il devait en outre en raser toutes les fortifications. Il s'engageait à juger les auteurs de divers attentats, notamment du meurtre de l'inspecteur Grosgurin, à libérer tous les sujets français, annamites, cambodgiens et laotiens de la rive gauche, et à ne mettre aucun obstacle au retour sur territoire français des anciens habitants de cette région transportés à l'intérieur du Siam. Comme gage de l'exécution de ces stipulations, la France continuait à occuper la ville de Chantaboun (1).

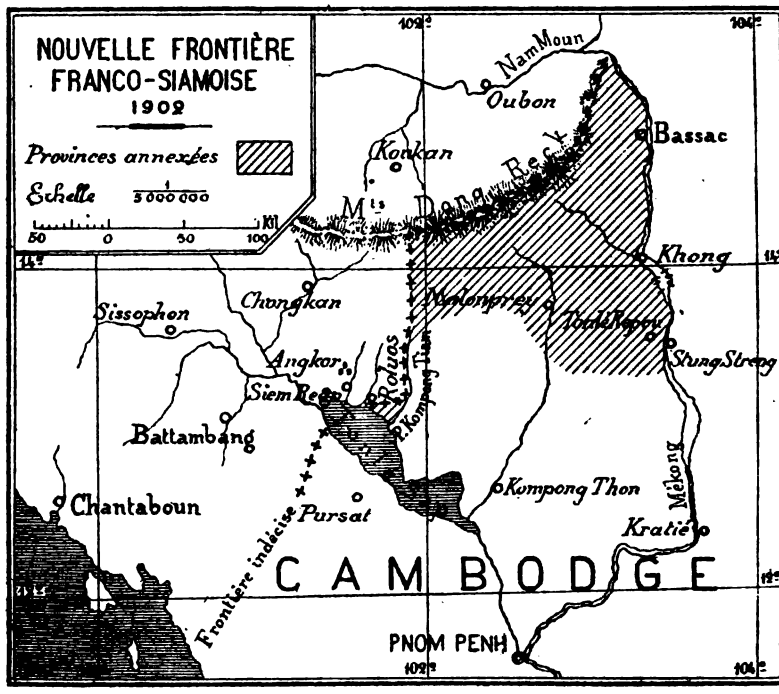
Ce traité ne fut jamais exécuté intégralement. Ainsi, les auteurs des attentats ne furent qu'en partie retrouvés par le gouvernement siamois ; les fortifications de la province de Battambang ne furent pas rasées. Quant aux Laotiens transportés à l'intérieur du Siam, ceux-là seuls dont nos agents purent, et non sans peine, découvrir le lieu d'internement, furent rapatriés. Ce ne fut pas tout. Le gouvernement siamois, se sentant soutenu par de secrètes influences extérieures, opposa les plus grandes difficultés à reconnaître comme tels les Asiatiques qui étaient nos protégés. Les consuls nouvellement établis se virent susciter mille obstacles non pas au grand jour, mais sournoisement, à la mode asiatique. C'est ainsi que lors de l'établissement d'un consulat français à Battambang en 1901, les autorités indigènes restèrent invisibles, feignant d'ignorer l'arrivée de notre représentant. Elles cherchèrent à faire le vide autour de lui, persécutant les indigènes cambodgiens soupçonnés de sympathie pour notre consul, confisquant les matériaux achetés par des négociants français pour la construction du consulat. Il fallut toute l'énergie et la prudence de M. de Coulgeans, notre consul, pour venir à bout de ces vexations systématiques. A Bangkok, les réclamations de notre ministre étaient à peine écoutées et ses rapports avec le gouvernement siamois devenaient de plus en plus difficiles. Enfin, tout récemment la situation se compliqua sur les bords du Mékong. Des troubles ayant éclaté dans ces parages, des détachements siamois en armes pénétrèrent dans la zone neutre et jusque sur le territoire français, molestant des commerçants annamites.

En 1899, M. Doumer, alors gouverneur général de l'Indo-Chine, avait tenté, dans un voyage qu'il fit à Bangkok, de porter remède à la situation. Partisan d'une politique énergique, il croyait nécessaire de renon-

(1) Voir le texte du traité de 1893, *Rev. Fr^se*, 1893, t. XVIII, p. 379.

Digitized by Google

cer à de vaines temporisations, si on voulait relever le prestige du pavillon français et faire cesser la politique de vexations du gouvernement siamois. Mais, au quai d'Orsay, M. Delcassé pensait différemment; aussi les choses restèrent-elles en l'état. Cependant l'état d'insécurité qui régnait sur la frontière franco-siamoise ne pouvant subsister plus longtemps sans danger, des négociations furent engagées entre les deux



gouvernements et aboutirent à la convention signée à Paris le 7 octobre dernier.

Dans l'intervalle un événement important s'était produit pour l'Indo-Chine. Une convention du 15 janvier 1896, intervenue entre la France et l'Angleterre, avait déterminé la zone d'influence que les deux pays se réservaient au Siam. Tout le bassin du Mékong était reconnu comme zone française. La zone anglaise était formée par la région des affluents du Salouen et les possessions siamoises de la presqu'île de Malacca. Le bassin du Ménam était neutralisé. Cette convention laissait donc la

Digitized by Google

France libre d'agir à sa guise dans le bassin du Mékong, mais lui interdisait toute intervention armée à Bangkok. Or c'est là seulement qu'une pression efficace pourrait être exercée sur le gouvernement siamois.

La convention de 1902 comporte des cessions de territoire : une légère bande de terrain sur le Tonlé Sap ou Grand Lac et les provinces de Melouprey et Bassac sont annexées au Cambodge. Par contre, une rectification de frontière en faveur du Siam est faite au Luang Prabang, dans la partie de ce royaume située sur la rive droite du Mékong. En outre, Chantaboun est évacué et rendu au Siam. La zone neutre est supprimée et le roi de Siam pourra y entretenir des troupes. Sous le rapport des avantages économiques la France obtient un traitement privilégié pour la construction des chemins de fer, ports et canaux que le Siam construirait dans le bassin du Mékong, au cas où il ferait appel à un personnel et à des capitaux étrangers. La question des protégés est réglée de la façon suivante : les Asiatiques nés sur territoire français pourront être inscrits comme ressortissants français à la légation et aux consulats de France. Pour ceux nés hors territoire français, la France jouira des mêmes droits qui seraient accordés à d'autres puissances.

Voici le texte de la convention :

Article premier. — § 1. La frontière entre le Siam et le Cambodge part sur la rive gauche du Grand Lac : de l'embouchure de la rivière Stung Roluos, elle suit le parallèle de ce point dans la direction de l'Est jusqu'à la rencontre de la rivière Prek Kompong Tiam ; puis, remontant vers le Nord, elle se confond avec le méridien de ce point de rencontre jusqu'à la chaîne de montagnes Pnom Dang Rek. De là, elle suit la ligne de partage des eaux entre les bassins du Nam Sen et du Mékong, d'une part, et du Nam Moum, d'autre part, et rejoint la chaîne Pnom Padang dont elle suit la crête vers l'Est jusqu'au Mékong. En amont de ce point, le Mékong reste la frontière du royaume de Siam, conformément à l'article premier du traité du 3 octobre 1893.

§ 2. Quant à la frontière entre le Luang Prabang, rive droite, et les provinces de Muang Phichaï et Muang Nan, elle part du Mékong à son confluent avec le Nam Huong et, suivant la crête des montagnes qui séparent les vallées du Nam Huong et du Mékong, elle se dirige vers l'Ouest, jusqu'à la rencontre de la ligne de partage des eaux entre le bassin du Mékong et celui du Mé Nan. Tournant vers le Nord, à partir de ce point, elle suit la ligne de faîte entre ces deux bassins jusqu'à la source de la rivière, qui, venant du Sud-Est, se jette dans le Nam Ngoum, puis le cours de cette rivière et le Nam Ngoum lui-même jusqu'à son confluent avec la rivière de Ban Luak. La frontière

Digitized by Google

revient ensuite, en remontant cette rivière, à la ligne de faite entre les bassins du Mé Nan et du Mékong, et suit cette ligne à l'Ouest jusqu'à la rivière de Nam Kop, dont elle descend le cours jusqu'au Mékong.

§ 3. Il est bien entendu, toutefois, que la présente convention, pas plus que le traité et la convention de 1893, ne change rien aux rapports traditionnels entre Sa Majesté le roi de Siam et la partie du Luang Prabang située sur la rive droite du Mékong.

Art. 2 — En même temps que les provinces de Melouprey, de Bassac (et généralement les territoires situés à l'Est de la frontière indiquée à l'article 1er, § 1er) seront remises par le gouvernement siamois aux autorités françaises, les troupes françaises quitteront la ville de Chantaboun qu'elles occupent provisoirement en vertu de l'article 6 de la convention du 3 octobre 1893.

Art. 3. — Les différentes restrictions visées aux articles 3 et 4 du traité du 3 octobre 1893 sont supprimées. Toutefois, S. M. le roi de Siam prend l'engagement que les troupes qu'elle enverra ou entretiendra dans tout le bassin siamois du Mékong seront toujours des troupes de nationalité siamoise, commandées par des officiers de cette nationalité. Il n'est fait exception à cette règle qu'en faveur de la gendarmerie siamoise, actuellement commandée par des officiers danois. Dans le cas où le gouvernement siamois voudrait substituer à ces officiers des officiers étrangers appartenant à une autre nationalité, il devrait s'entendre, au préalable, avec le gouvernement français.

Art. 4. — A l'avenir, dans la partie siamoise du bassin du Mékong, le gouvernement royal, s'il désire exécuter des ports, canaux, chemins de fer (notamment les chemins de fer destinés à relier la capitale à un point quelconque de ce bassin) se mettra d'accord avec le gouvernement, dans le cas où ces travaux ne pourraient être exécutés exclusivement par un personnel et avec des capitaux siamois.

En ce qui concerne l'usage des ports, canaux, chemins de fer, aussi bien dans la partie siamoise du bassin du Mékong que dans le reste du royaume, il est entendu qu'aucun droit différentiel ne pourra être établi, contrairement au principe de l'égalité commerciale inscrite dans les traités signés par le Siam.

Art. 5. — Les personnes d'origine asiatique nées sur un territoire soumis à la domination directe ou placé sous le protectorat de la France, sauf celles qui ont fixé leur résidence au Siam avant l'époque où le territoire dont elles sont originaires a été placé sous cette domination ou sous ce protectorat, ont droit à la protection française et pourront se faire inscrire comme ressortissants français à la légation ou aux consulats et vice-consulats de la République dans le royaume de Siam. La protection française sera accordée aux enfants de ces personnes, mais ne s'étendra pas à leurs petits-enfants.

Les Cambodgiens au Siam continueront à être réglés par l'article 6 du traité du 15 juillet 1867.

Digitized by Google

Art. 6. — § 1. Les listes des protégés actuellement existantes seront revisées par les autorités consulaires françaises, conformément aux règles établies à l'article précédent, et seront communiquées au gouvernement siamois, qui pourra présenter des observations contre les inscriptions à son sens injustifiées. Les agents français soumettront alors à un nouvel examen les cas qui leur seraient ainsi signalés.

§ 2. Les Chinois actuellement inscrits sur les listes susmentionnées à la légation ou dans un consulat français au Siam continueront à jouir de la protection française.

Au point de vue de la juridiction, ils seront soumis à la loi siamoise et jugés par les tribunaux siamois. Toutefois, un représentant de la légation ou d'un consulat de France aura le droit d'avoir communication des pièces de l'instruction et d'assister aux audiences du tribunal qui les jugera.

Art. 7. — En ce qui concerne l'admission à la protection française des Asiatiques qui ne sont pas nés sur un territoire soumis à l'autorité directe ou au protectorat de la France, le gouvernement de la République jouira de droits égaux à ceux que le Siam accorderait à l'avenir à toute autre puissance.

Art. 8. — Les dispositions des anciens traités, accords et conventions entre la France et le Siam, non modifiées par la présente convention restent en pleine vigueur.

Art. 9. — En cas de difficultés d'interprétation de la présente convention, rédigée en français et en siamois, le texte français fera seul foi.

Art. 10. — La présente convention sera ratifiée dans un délai de quatre mois, à partir du jour de la signature, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double exemplaire, le 7 octobre 1902.

Delcassé. Phia-Suriya.

La convention tranche les difficultés actuellement pendantes avec le Siam; mais elle laisse aussi la porte ouverte à bien des contestations. Elle ne délimite pas non plus la frontière entre le Tonlé Sap et la mer, qui reste toujours indécise. Si les Siamois exécutent sans arrière-pensée les clauses du traité, s'ils ne cherchent pas à reprendre d'une main ce qu'ils ont donné de l'autre, la bonne harmonie pourra régner entre les deux pays. Mais c'est peut-être beaucoup demander à un peuple très asiatique, dont nous n'avons cessé jusqu'ici de combattre la politique cautelcuse. Aussi peut-on dire très justement que le traité ne vaudra que par son application.

La clause établissant un traitement de préférence à l'égard de la

Digitized by Google

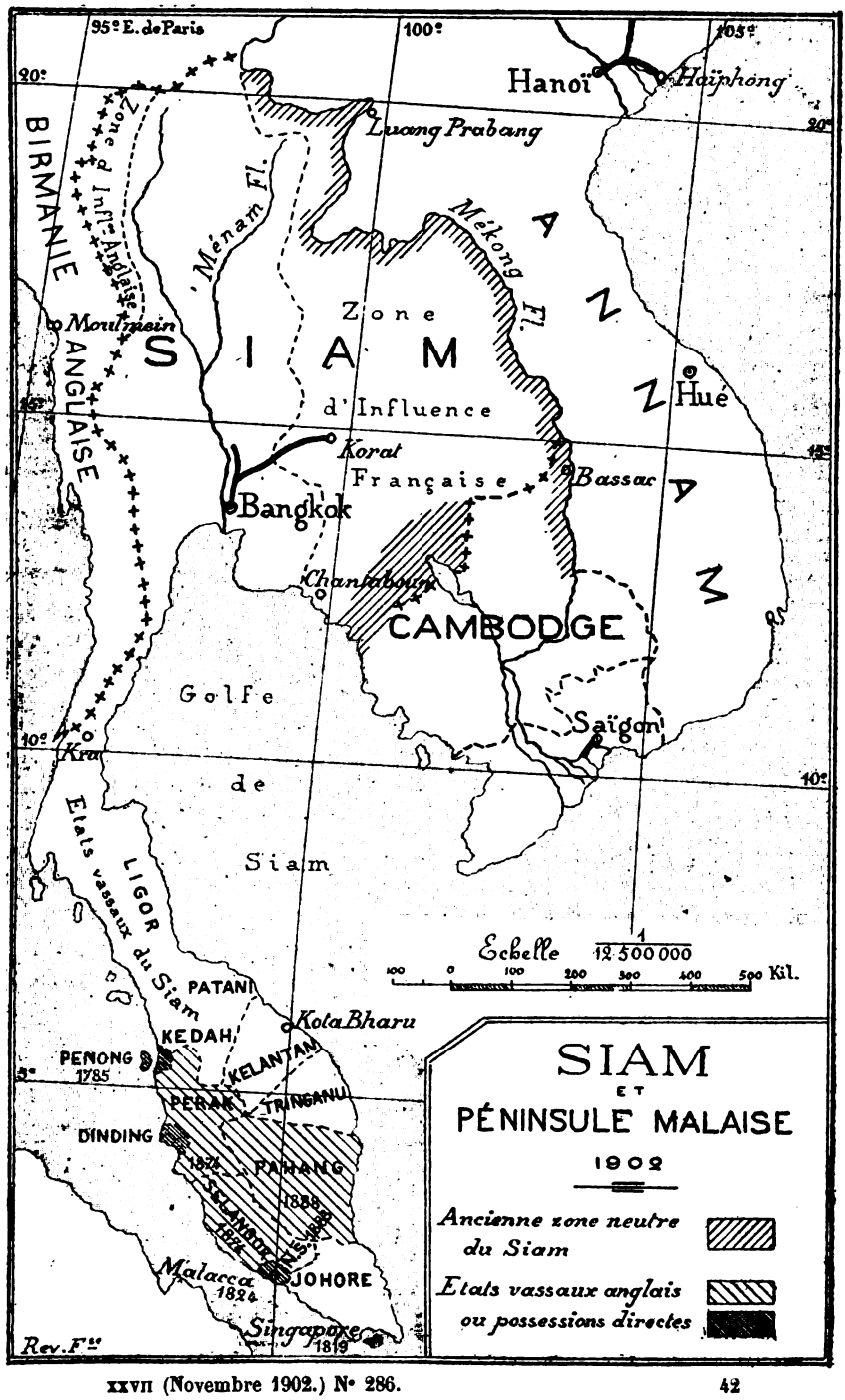
France pour les travaux publics à exécuter dans le bassin du Mékong sera la pierre de touche de la bonne foi des Siamois. S'ils s'adressent franchement et ouvertement aux capitaux et aux ingénieurs français ils marqueront par là leur loyauté dans l'exécution du traité. S'ils cherchent au contraire à nous substituer des étrangers par des mesures détournées, on peut dire que leur hostilité contre nous n'aura pas désarmé.

Cette clause a surtout attiré l'attention des journaux anglais qui, cela va sans dire, ne la jugent pas favorablement. L'un d'eux écrit même à ce sujet : « La France stipule toujours des privilèges exceptionnels pour ses nationaux et crée de la sorte au sujet des motifs qui la font agir, une méfiance qui la prive des avantages sur lesquels elle avait compté. » Nous sommes très heureux de ce reproche, car il prouve qu'en France le gouvernement songe enfin à ses nationaux. Trop longtemps nous avons acquis des colonies au prix de notre sang et de notre argent pour le plus grand bénéfice d'étrangers qui venaient s'installer dans ces colonies et recueillaient le profit sans avoir eu la peine. Il est passé le temps où nous travaillions « pour le roi de Prusse » et tout porte à croire qu'il ne reviendra plus.

Au premier abord il semble que le Siam ait fait de sérieux sacrifices territoriaux en échange des concessions qui lui ont été faites. Les avantages sont cependant très partagés et peut-être plus favorables au Siam. Chantaboun occupé par nos troupes était pour lui une grosse épine dans le pied et il lui importait d'en être délivré le plus rapidement possible. Quant à la zone neutre, il en était en quelque sorte à moitié exproprié, puisqu'il n'y pouvait faire acte d'autorité souveraine. Cette zone était par suite devenue le refuge de pillards et de malandrins qui commettaient des exactions des deux côtés. Le Siam redevient donc le maître absolu dans la zone du Mékong et dans les provinces de Battambang et Siem Reap. Il pourra désormais y entretenir des troupes pourvu qu'elles ne soient autres que des troupes siamoises, commandées par des officiers siamois (art. 3). Et, puisque la convention ne le lui défend pas — ce qui est une faute — il pourra aussi élever des fortifications et entretenir des canonnières sur le Mékong et le Grand Lac.

Quant aux cessions territoriales faites par le Siam elles consistent en une bande longeant le Tonlé Sap et reportant la frontière du Prek Kompong Thiam au Prek Roluos sur une distance d'environ 30 kilo-

Digitized by Google



Digitized by Google

mètres, mais presque sans profondeur à l'intérieur. La France acquiert encore les provinces de Melouprey et de Bassac, jusqu'à la chaîne des monts Dang Reg, ligne de partage des eaux entre les affluents du Tonlé Sap au sud et la rivière de Nam Moun au nord.

La province laotienne de Bassac borde la rive du Mékong où les rapides sont particulièrement agglomérés. Le roi de Bassac avait autrefois son petit royaume sur les deux rives du fleuve; le traité de 1893 le coupa en deux. La province de Bassac est montagneuse et peu peuplée. D'après M. Aymonier, dont les travaux sur ces régions font autorité, la domination cambodgienne a laissé des traces très visibles à Bassac. De nombreuses ruines, parmi lesquelles celles de Vat Phou sont les plus remarquables, attestent la grandeur d'un pays aujourd'hui bien déchu.

La province cambodgienne de Melouprey, qui s'avance comme un coin dans le Cambodge, est pauvre et son sol peu fertile. A part Melouprey, ville assez importante, on n'y rencontre que de maigres villages cambodgiens ou aborigènes; mais les monuments cambodgiens y sont nombreux. La population, dit M. Aymonier, est misérable et clairsemée. Ses habitants récoltent du riz, chassent les bêtes fauves et n'ont qu'un commerce insignifiant. Ils se servent comme monnaie de lourds lingots de fer. Ils ne payent qu'un léger impôt de pains de cire et de mesures de riz. Voilà ce que renferment les territoires que cède ou restitue le Siam.

Ce territoire de Melouprey et de Tonlé Repou, n'a en effet, pas plus que celui de Chong Kan, jamais été reconnu comme appartenant au Siam. Celui-ci, qui avait occupé Battambang et Angkor dès 1795, n'avait poussé son expansion vers Chong Khan, Melouprey et Tonlé Repou qu'après 1840. Le traité de 1867, qui abandonnait au Siam Battambang et Angkor, était muet sur les autres provinces. Lorsqu'il s'agit, en 1868, de déterminer la frontière, dit le capitaine Ibos (1), les commissaires siamois voulurent conserver les provinces de Chong-Kan, Melouprey et Tonlé Repou dont l'occupation illégale n'était même pas achevée. Les commissaires français ne voulurent point y consentir et, comme l'entente ne put se faire, on se sépara, les Siamois restant sur le territoire convoité. Depuis lors aucune délimitation n'a eu lieu et l'on

(1) *Revue des Troupes coloniales*, sept. 1902.

Digitized by Google

peut bien dire que l'occupation, plus ou moins complète du Siam, n'a jamais été reconnue. Il y a donc là le règlement d'un litige plutôt qu'une cession.

En résumé la convention du 7 octobre peut être considérée comme une cote mal taillée. Des deux côtés on a fait des concessions; mais il ne semble pas que la France ait à célébrer un succès diplomatique.

Si en effet nous acquérons deux petites provinces, par contre nous restituons Chantaboun, nous rendons au Siam l'accès du Mékong, au lieu de lui interdire en assumant la police de la zone neutre, et nous lui donnons le droit de se réinstaller à Battambang et à Siem Reap au lieu de lui enlever le contrôle de ces provinces où la population est essentiellement cambodgienne.

Une fois de plus on a laissé passer l'occasion de faire rentrer le Siam dans ses limites naturelles. Les Asiatiques, on ne devrait pas l'oublier, ne respectent que ceux qui savent montrer leur force et leur puissance.

GEORGES DEMANCHE.

PÉNINSULE MALAISE

LES ANGLAIS A KÉLANTAN (1)

Dans le courant de septembre dernier, une note de l'agence Havas faisait connaître qu'un détachement anglais composé de 300 soldats sikhs avait été débarqué dans le sultanat de Kélantan, situé sur la côte orientale de la péninsule malaise et regardant la colonie française de Cochinchine. Les journaux anglais s'empressèrent de démentir cette nouvelle, non sans quelques réticences et explications qui permirent d'acquérir la certitude qu'il se passait quelque chose dans ces régions et que le gouvernement britannique avait intérêt à ce que cela ne fût point connu. La nouvelle ayant cependant été confirmée, la presse anglaise fit un demi-aveu : ce n'étaient pas des soldats britanniques qui avaient débarqué à Kélantan, mais seulement une force de police de quelques sikhs demandée par le sultan lui-même pour maintenir l'ordre

(1) Voir la carte ci-contre, p. 641. Voir aussi la belle étude (avec carte) de M. A.-A. Fauvel sur la « Péninsule malaise », *Rev.. Fr.*, 1892, t. XVI, p. 305, 369; 1893, t. XVII, p. 10 et 65.

Digitized by Google

dans sa capitale et payée par lui. Officiellement, le gouvernement anglais n'y était pour rien ; il avait seulement autorisé — pour ne pas dire recommandé — la prise en solde par le sultan de Kélantan de quelques mercenaires au service de Sa Majesté britannique.

Il en résulte que l'Angleterre n'a pas pris possession officielle du sultanat de Kélantan ; mais elle y établit son influence par des moyens détournés qui, insensiblement, sans attirer l'attention et sans provoquer de secousses, placeront ce nouveau territoire de la péninsule malaise dans la catégorie des états vassaux de Pérak, Pahang, etc. C'est la façon douce de procéder, qui réussit fort bien lorsque la diplomatie et la « cavalerie de St-Georges » savent opérer à propos. La convention franco-anglaise du 15 janvier 1896 ayant laissé les mains libres à l'Angleterre à l'ouest du bassin du Ménam et à la France à l'est de ce même bassin, la première de ces puissances est dans son rôle en usant de son droit à l'égard du Siam, et la seconde n'a rien de mieux à faire que de l'imiter.

Un article du *Times* a exposé quelle était la situation — non pas des Anglais — mais des Siamois vis-à-vis de Kélantan. Il rappelle que ce dernier pays et Tringanou restèrent presque indépendants du Siam jusqu'en 1890. Seul le tribut des fleurs d'or indiquait la suzeraineté très platonique du Siam. En 1890, le roi de Siam visita les états malais siamois pour y affermir sa suzeraineté. Il voulut tout d'abord amener les sultans à adopter pour leur service postal le timbre siamois. Le sultan de Kélantan répondit qu'on n'envoyait ni ne recevait jamais de lettres dans son pays, et celui de Tringanou déclara que son effigie devrait seule figurer, s'il y avait lieu. Une dispute entre prétendants au trône facilita les projets du Siam qui établit peu à peu à Kélantan un résident, une escorte de soldats siamois et un bureau de poste.

Le *Times* déclare que, depuis l'arrivée des Siamois, le pays est mis en coupe réglée par leurs fonctionnaires qui se sont attiré en peu de temps la haine des populations malaises par les abus, l'oppression dont celles-ci ont été l'objet et par les outrages causés à leur religion, à la suite de l'établissement des idoles. Il en résulte que Kélantan, Tringanou, Patani sont dans un état de fermentation qui peut provoquer de graves troubles dans la péninsule malaise ; et comme l'Angleterre a de gros intérêts dans cette région, elle ne peut fermer les yeux sur ce qui s'y passe et doit y assurer le maintien de l'ordre.

Pour bien se rendre compte de la situation de l'Angleterre dans la

Digitized by Google

péninsule malaise, il est bon de rappeler que cette péninsule, peut se diviser de la façon suivante :

1° Au nord les régions administrées par le Siam ;

2° Au centre les états malais qui sont tributaires ou vassaux du Siam (Ligor, Patani, Kédah, Kélantan, Tringanou) ;

3° Au sud les états vassaux et les possessions directes de l'Angleterre, de Pérak à Singapore.

Les états malais du centre sont plus ou moins soumis à l'obéissance du Siam. Ligor a essayé plusieurs fois, mais en vain, de s'y soustraire. Patani a été partagé par les Siamois en 7 principautés en 1818. Kédah, comme les précédents, paye tribut au Siam.

Quant à Kélantan et à Tringanou, ces deux états sont une cause de rivalité entre l'Angleterre et le Siam. Ce dernier revendique la suzeraineté des deux états, tandis que l'Angleterre invoque un traité conclu en 1826 qui stipule que « le Siam ne pénétrera pas dans les états de Kélantan et Tringanou pour entraver le commerce qui sera libre avec les Anglais. Ceux-ci ne pénétreront pas dans ces états, ne les attaqueront pas et ne les troubleront sous aucun prétexte » (art. 12). D'autre part, le Siam invoque la convention du 29 novembre 1899, où il est question des « dépendances siamoises » de Kédah, Kélantan, etc.

Il en résulte que Kélantan est regardé comme vassal du Siam, mais que les Anglais peuvent y jouir de la liberté du commerce. Le Siam conteste absolument ce droit et de là est né le conflit actuel. La population de la péninsule est malaise et non siamoise; aussi l'Angleterre ne manquera pas, sans doute, d'arguer de ce fait pour repousser les revendications présentes et futures du Siam sur la presqu'île de Malacca.

Cette dernière est, d'ailleurs, en grande partie inféodée à l'influence britannique. L'Angleterre, qui y a pris pied à la fin du XVIIIe siècle, y possède comme possessions directes Singapore, Malacca, Penang qui forment ce qu'on appelle les *Straits Settlements* (Établissements des Détroits). Ce fut en 1785 que les Anglais achetèrent au sultan de Kédah l'île de Penang, ou Poulo-Pinang). En 1798, ils acquirent du même rajah le littoral faisant face à l'île et l'agrandirent peu à peu. En 1819, ils achetèrent l'île de Singapore au rajah de Johore. En 1824, ils s'établirent à Malacca à la suite d'un échange territorial avec la Hollande.

Depuis 30 ans l'Angleterre a étendu successivement son influence aux états environnants en établissant son protectorat sur Pérak et

Digitized by Google

Selangor, en 1874, pour finir — provisoirement — par Pahang, en 1888, après Negri-Sembilan en 1883. Actuellement elle vise Kélantan avec la pensée de relier directement un jour ces divers états à ses possessions de Birmanie. Ce jour-là on pourra aller directement en chemin de fer de Bombay à Singapore sans quitter le sol britannique.

G. V.

P.-S. — Suivant le *Manchester Guardian*, deux conventions ayant beaucoup d'analogie avec la dernière convention franco-siamoise ont été conclues, il y a près de trois ans, entre l'Angleterre et le Siam. Ces conventions n'ont pas été rendues publiques.

La 1e est relative à la délimitation des possessions anglaises et siamoises dans la presqu'île de Malacca. Elle comporte 4 articles et précise les frontières :

1° Entre Pérak et Kéddah ;
2° Entre Pérak et Raman, (région haute de Patani);
3° Entre Pérak, Pahang et Kelantan ;
4° Entre Pahang et Tringanou.

Son intérêt d'actualité, c'est que cette convention reconnaît Raman comme province siamoise et Kelantan et Tringanou comme dépendances du Siam.

La 2e convention, signée le même jour, a trait à l'enregistrement comme sujets britanniques des Asiatiques sujets anglais nés au Siam, jusqu'à la deuxième génération seulement.

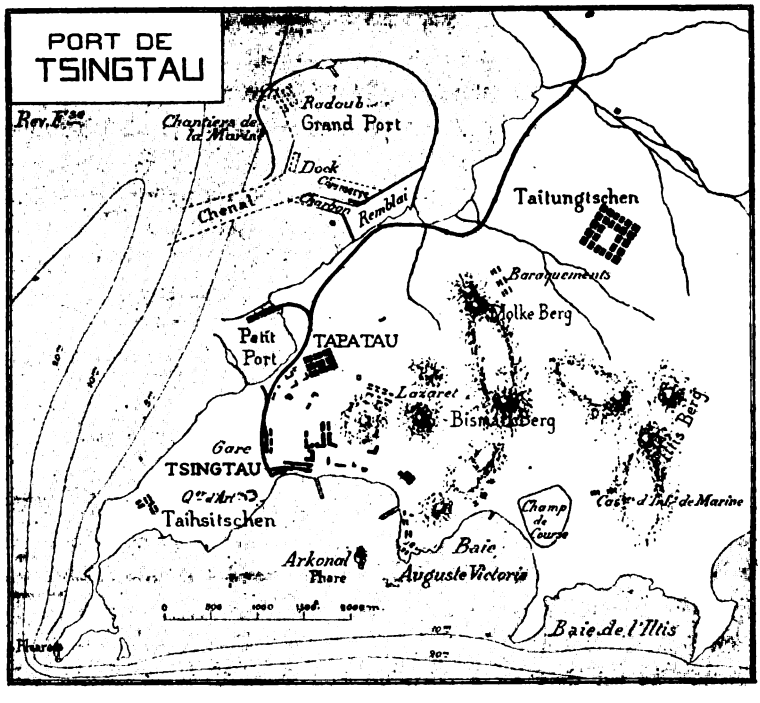
Enfin on annonce qu'un résident britannique sera envoyé à Kélantan.

LE DÉVELOPPEMENT DE KIAO-TCHÉOU

On a déjà beaucoup écrit sur la Chine, mais il reste encore bien des choses à dire sur ce mystérieux empire, dont certaines parties sont encore inconnues des Européens. Les récents événements provoqués par les agissements des Boxeurs ont démontré combien il était utile d'être documenté sur ce pays, non seulement sur la configuration, les ressources, les mœurs et le régime politique, mais encore sur l'administration intérieure, le pouvoir impérial, l'autorité des mandarins et l'influence des sociétés secrètes, dont le nombre est considérable.

Digitized by Google

Deux éminents géographes, qui sont aussi connus comme savants, Élisée et Onésime Reclus, ont entrepris de rassembler tous les documents épars sur ces questions et viennent de publier le résultat de leurs remarquables travaux exécutés avec cette précision et cette netteté qui les caractérisent (1). L'ouvrage est divisé en cinq parties. D'abord les données générales, explorations, langue, religion, mœurs, etc.; puis les trois régions chinoises (nord, centre et sud), enfin l'état matériel, social, politique et économique du Céleste empire. Un point attire particuliè-



rement l'attention, c'est Kiao-Tchéou, par l'importance qu'il est appelé à prendre et dont les Allemands font la base de leurs ambitions au regard de la Chine.

On se rappelle comment ce territoire est devenu possession germa-

(1) *L'Empire du Milieu*, 1 vol. petit in-4°, contenant 25 cartes en noir et 3 en couleurs, d'après les documents les plus récents et une bibliographie de la Chine. Hachette éditeur, 1902, 12 fr.

Digitized by Google

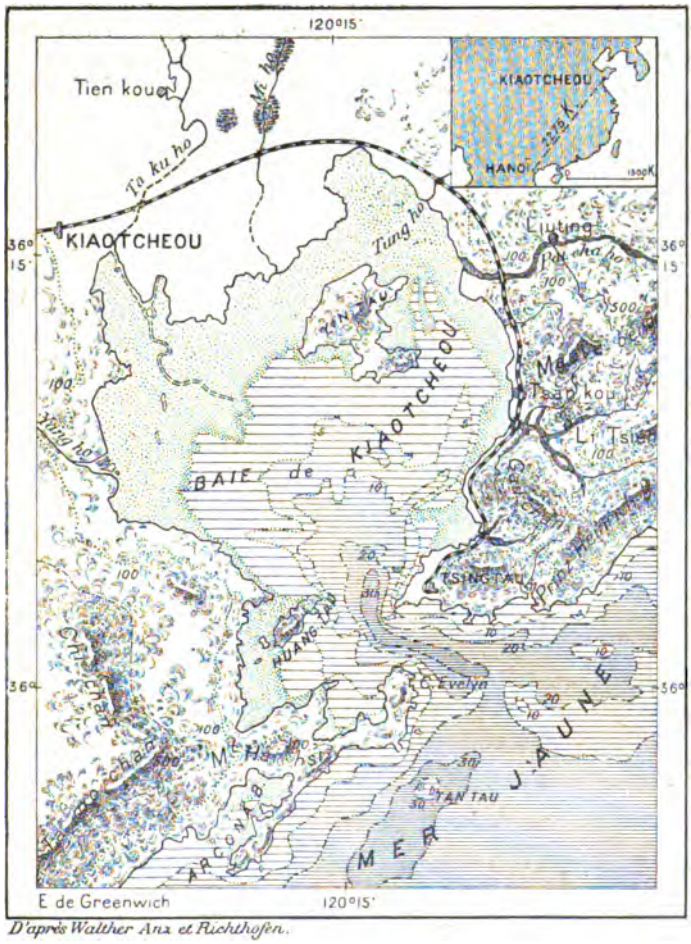
nique. Deux missionnaires allemands ayant été assassinés, Guillaume II, qui depuis longtemps cherchait un prétexte pour prendre pied en Chine, ne manqua pas de saisir l'occasion et prit, sans crier gare, possession de la belle rade de Kiao-Tchéou (nov. 1897). La Chine, qui était au lendemain de ses désastres de la guerre japonaise, ne put que protester et s'incliner devant le fait accompli. Elle fut acculée à céder pour 99 ans la baie et le territoire adjacent à l'Allemagne (mars 1898) et à reconnaître à cette puissance un droit de préférence pour l'exploitation des mines et la construction de chemins de fer dans la grande et riche province de Chantoung, où se trouve Kiao-Tchéou. L'Allemagne a ainsi obtenu un territoire d'environ 920 kil. carrés, dont 550 occupés par la baie de Kiao-Tchéou, et une zone d'influence 8 fois plus étendue. Le territoire allemand contient environ 80.000 Chinois et la province de Chantoung 36 millions.

La baie, dans laquelle on pénètre par 40 mètres de fond, a de bons ancrages et de bons abris ; elle ne gèle presque pas l'hiver. C'est à l'entrée de la rade, au pied d'une chaîne escarpée de 1.100 mètres dont les sommets sont baptisés de noms germaniques (Prinz-Heinrich Berg, Iltis Berg, etc.) que se construit le port de Tsingtau bien protégé contre la mousson d'hiver, mais mal abrité contre les vents d'été. Cette ville, où l'on ne voyait il y a 5 ans que de misérables et sales maisons indigènes, véritable foyer d'épidémies, renferme aujourd'hui plus de 200 maisons européennes confortables, des hôtels de 1er ordre, et, outre les édifices administratifs, des écoles, églises, casernes, un hôpital, etc. Un aqueduc y amène l'eau potable et des égouts y sont en construction. Elle est éclairée à la lumière électrique et possède un réseau téléphonique. On y compte environ 250 Allemands et 1.600 hommes de garnison.

Tsing-Tau est doté de 2 ports en construction, à l'intérieur de la baie; on y aborde aussi par la baie d'Arcona qui donne sur la haute mer. Le grand port, qui est le plus éloigné de l'entrée de la rade, aura la forme d'un grand fer à cheval. Sa superficie sera de 293 hectares. Il contiendra un dépôt de charbon et des chantiers réservés au commerce. Par suite des dragages qui seront effectués, la moitié du port aura des fonds de 10 mètres. Les travaux doivent être achevés en 1903 pour le gros œuvre; l'installation sera complète en 1906.

Le petit port, situé plus près de la passe, dans la baie de Tapatao,

Digitized by Google



D'après Walther Anz et Richthofen.

L'Empire du Milieu, par O. et E. Reclus.

Profondeurs en mètres 5 10 20 30

Hauteurs en mètres 100 500

1 : 500000

0 5 10 15 20 Kil.

Digitized by Google

n'aura que des fonds maxima de 6 mètres; il est réservé aux navires de faible tonnage. Les travaux en sont poursuivis en même temps que ceux du grand port. Un phare a été construit à l'entrée de la passe: le feu en est visible à 16 milles. Un autre est en construction dans l'île d'Arcona. Deux câbles télégraphiques ont été immergés par la « Great Northern Telegraph C° », pour le compte du gouvernement allemand, de Tsing-Tau à Changaï et de Tsing Tau à Tchéfou.

La ville chinoise de Kiao-Tchéou, située dans la zone neutralisée, se trouve à 7 ou 8 kilomètres de l'extrémité de sa baie. Elle était autrefois port de mer; mais les ensablements survenus progressivement lui ont enlevé son caractère de ville maritime. Les jonques ne peuvent même plus remonter la rivière jusqu'à la ville. Celle-ci, jadis florissante, ne compte plus guère que 50.000 âmes.

Un des faits marquants de 1901 a été, d'après un mémoire du ministère de la marine déposé au Reichstag, l'affluence de l'élément chinois à Kiao-Tchéou. A la suite de la prise de possession, les habitants avaient montré une très grande réserve vis-à-vis des Allemands. En 1900, lors des troubles des Boxeurs, beaucoup quittèrent la colonie. Mais, depuis, on a pu constater des arrivées importantes de Chinois du Chantoung, et ce mouvement paraît devoir se continuer. En 1901, 43 Européens et 83 Chinois ont acheté des terres; la colonie possédait alors 105 propriétaires européens et 105 chinois. Sur 367 maisons construites dans l'année 1900-1901, 234 sont la propriété des Chinois. Ce sont là des faits importants à signaler pour le développement de la colonie.

Par suite de cette immigration, la croissance de la ville chinoise de Tapatau se fait avec une énorme rapidité. Les cités ouvrières se développent avec le même succès. C'est ainsi que Tai-tung-tschen, la ville de coolies située près de Tsing-Tau, à l'intérieur, s'est agrandie de 360 maisons chinoises. Une autre cité, plus rapprochée du port, Taih-sitschen, a pris naissance à l'entrée de la rade.

Ce déplacement des Chinois tend à attirer vers Kiao une grande partie du mouvement commercial qui se fait par Tchéfou. Ce dernier port décline progressivement en regard de Tsing-Tau. En 1900, les recettes douanières de Tchéfou étaient 17 fois plus considérables que celles du port allemand ; en 1901, elles n'étaient que 8 fois plus importantes.

Les Allemands font de leur côté de grands efforts pour attirer et fixer leurs nationaux dans la colonie. L'école allemande prend de plus en

Digitized by Google

plus d'extension. Son directeur sera désormais revêtu de titres universitaires. L'établissement pourra faire passer les examens pour le volontariat d'un an. Les anciens élèves seront reçus dans le corps d'occupation et pourront accomplir sur place leurs périodes d'instruction. Toutes facilités sont données pour retenir ainsi dans la colonie les fils des négociants allemands. Que ne prend-on exemple, pour les colonies françaises, de l'esprit pratique dont font ici preuve les Allemands qui ont bien compris que, pour coloniser, il fallait encourager, et non pas entraver les meilleures volontés !

Tsing-Tau doit être la tête de plusieurs lignes ferrées traversant le Chantoung et amenant dans le port de la « Chine Germaine » la majeure partie du trafic de cette région, riche par ses mines. Une ligne doit aller de Tsing-Tau à Weï-Hien (150 kil.) et de là à Tsinan (350 kil.) la capitale de la province. De là elle sera prolongée, au N.-O., par les plaines du Hoang-Ho, jusqu'à la rencontre de la ligne Pékin-Hankéou et, au sud, jusqu'à Kaïfoung et ce même chemin de fer. Une autre ligne (200 kil.) doit aboutir au grand port de Tchéfou. Sur la grande ligne de Tsinan doit se détacher à Kao-Mi un embranchement (265 kil.) aboutissant au sud à Yi-Tchéou

Les Allemands ont de grandes vues sur leurs chemins de fer de pénétration. Lorsqu'ils auront atteint Tsinan, le prolongement de la ligne vers Tien-Tsin et Pékin ne sera plus qu'une affaire de temps. Et si les Russes exécutaient leur projet de ligne directe d'Irkoutsk à Pékin, Tsing-Tau deviendrait alors un prolongement du Transsibérien, dont il serait le terminus naturel, le port de Tien-Tsin étant bloqué l'hiver par les glaces. Berlin ne serait plus qu'à 12 jours de Kiao-Tchéou !

La violente opposition qui se produisit naguère contre les chemins de fer parmi la population chinoise, notamment pour le passage parmi les tombes que l'on rencontre à peu près partout, paraît aujourd'hui calmée. « Le *feng-choui*, dit à peu près Richthofen, les esprits des vents et des eaux se déclarent satisfaits dès qu'à côté d'un profit visible dans la vente du terrain, il y a la petite somme suffisante pour le transport des os des ancêtres vers un nouveau champ de repos éternel. »

La 1e section du chemin de fer de Weï-Hien a été inaugurée le 8 avril 1901, sur 76 kilomètres (Tsing-Tau-Kiao-Tchéou). La construction aurait pu être terminée plus tôt si l'insurrection des Boxeurs n'avait interrompu les travaux durant 4 mois; une compagnie monté^e

Digitized by Google

allemande fut autorisée, lorsque la paix fut rétablie, à tenir garnison à Kao-Mi, chef-lieu de sous-préfecture à mi-chemin entre Tsing-Tau et Weï-Hien, pour protéger les travaux, ceux-ci ayant été repris avec activité. Les rails atteignirent rapidement Kao-Mi, puis l'on dépassa Tchang-Ling, à 25 milles seulement de Weï-Hien, à la fin de juin 1901. Actuellement, le grand pont métallique du Weï Ho est terminé et il ne reste plus qu'à achever la section entre le Weï-Ho et Weï-Hien, qui traverse un bassin houiller. On espère terminer la ligne à la fin de 1902.

On sait notamment par les travaux du géographe allemand Richthofen, que le Chantoung renferme un grand nombre de gisements de minerai de fer et de houille. Le Chansi, la province voisine, ne serait pas moins riche en houille. Aussi les ingénieurs allemands se sont-ils mis à l'ouvrage.

Les travaux de mines entrepris à Ma-Sseu, au sud de Weï-Hien, interrompus par les troubles, ont été repris et des couches d'anthracite y ont été découvertes. Le gisement houiller de Po-Shan, le plus étendu du Chantoung, sera attaqué dès que la voie ferrée l'atteindra. La Cie « Shantung Bergbau Gesellschaft » formée au capital de 12 millions de marks, a acquis à Likia-Tchoang (à 15 milles au sud de Yi-Tchéou-fou) des terres diamantifères et va commencer à exploiter les mines de fer de Kin-Lin-Tchen (au N.-O. de Tsing-Tchéou-Fou); la même Société cherche à acquérir les mines de galène de Tchang-Tsing (au S.-O. de la capitale).

D'après la convention signée à Pékin le 17 avril 1899 entre l'Allemagne et la Chine les produits chinois ne sont passibles de droits de douane à Kiao Tchéou que s'ils sont destinés à l'exportation et réciproquement, la colonie allemande étant port franc. Ces dispositions ne peuvent que favoriser le développement de Kiao Tchéou.

Les importations provenant de l'étranger (sauf de la Chine) ont été dans le territoire allemand de Kiao-Tchéou, en 1900, de 158.598 haïkwan taëls (1). Dans ce mouvement commercial, les États-Unis occupent le 1er rang avec 119.304 h. t. (huile minérale); le 2e appartient au Japon (30.597 h. t.). D'autre part, il faut ajouter environ 471.900 h. t. d'importations étrangères *viâ* Changhaï et les autres ports chinois et 2.233.000 h. t. de produits chinois.

(1) 1 haïkwan taël = 3 fr. 90 environ.

Digitized by Google

Les exportations de Kiao-Tchéou en 1900 ont été de 115.607 h. t., consistant surtout en huiles, graines de melon, tresses de paille, porcs salés, fruits et légumes, cuirs, fourrures et soies.

La même année, le port de Kiao-Tchéou a été visité (entrées et sorties réunies) par 204 navires, dont 191 vapeurs jaugeant 216.580 tonnes et 10 voiliers représentant 15.310 t. Le pavillon allemand occupe le 1er rang, avec 148 navires et 150.350 t.; viennent ensuite : l'Angleterre avec 55.648 t. pour 35 navires; le Japon avec 8.441 t. et 9 navires. Le port de Tsing-Tau, chef-lieu de la colonie, est desservi par 3 vapeurs de la Hambourg-Amerika-Linie, qui font le service postal entre Changhai et Tongkou et par un paquebot-poste de la même compagnie, qui touche à Changhaï.

Outre les lignes du cabotage asiatique qui touchent à Kiao, de nouvelles créations sont en cours pour relier plus directement la colonie allemande au Japon, à Vladivostok.

On ne peut juger encore du développement commercial de Tsing Tau, le port et le chemin de fer du Chantoung étant encore en voie d'exécution; néanmoins, la progression s'accentue. D'après un rapport de l'administration des douanes chinoises de Kiao Tchéou, les recettes douanières pour 1900-1901 ont atteint 302.000 francs, contre 246.000 fournis par l'exercice précédent. C'est peu; mais ce n'est que vers 1904, époque probable de l'achèvement des plus gros travaux du port de Tsing Tau, et au moment où le chemin de fer atteindra les mines de charbon du Chantoung, qu'on pourra se rendre compte du courant commercial qui s'établira dans la colonie allemande. Tsing Tau pourra alors devenir un centre important de ravitaillement de charbon et jouer dans le nord de la Chine le rôle que s'est attribué Hong Kong. Détrôner le port britannique de sa suprématie commerciale dans les mers de Chine, est d'ailleurs le rêve de la politique mondiale germanique.

Au point de vue militaire, les travaux de défense et de protection sont encore peu avancés. Les hauteurs dominant l'entrée de la baie et qui sont une excellente position stratégique, sont cependant garnies par 3 batteries; 2 batteries basses sont, en outre, établies à l'entrée de la passe. Quelques ouvrages de campagne ont été élevés sur divers points. Quant aux ateliers de la marine, docks, approvisionnements pour la flotte, ils ne sont encore qu'à l'état d'ébauche. Nul doute qu'ils ne soient poursuivis avec activité, car on n'ignore pas que Guillaume II a

Digitized by Google

décidé de faire de Tsing Tau le grand arsenal germanique des mers d'Extrême-Orient.

L'escadre allemande dans ces parages, qui a en ce moment sa composition normale, est formée par 1 croiseur cuirassé, 8 croiseurs (dont 3 protégés), 4 canonnières de haute mer, 1 contre-torpilleur et 1 torpilleur.

Comme port de guerre et comme port de commerce Kiao Tchéou est donc appelé à jouer un rôle très important dans les événements graves qui ne manqueront pas de se produire dans les mers de Chine.

J. Servigny.

LES MINES DE L'ALASKA ET DU YOUKON (1)

La découverte des mines d'or du Klondike, sur le territoire canadien, en 1896 (2), et les découvertes postérieures de gisements aurifères, tant sur le sol canadien du haut Youkon que sur le territoire américain d'Alaska, ont constitué une véritable révolution économique. Le pays était même encore plus riche que ne le faisaient prévoir les descriptions pourtant très enthousiastres des premiers aventuriers attirés par la découverte de l'or. Certains pourtant ont parlé de ce nouvel Eldorado dans des termes extravagants. On cite l'un deux qui estimait ses propriétés du Klondike 600 millions de fois leur valeur et qui, par ce moyen, trouva des actionnaires faciles.

En réalité, les placers du Klondike ont atteint, en 1897, une production officielle de 2.250.000 piastres ou dollars, sans machines ni chemin d'exploitation ; en 1898, le rendement a été de 10 millions de dollars, en 1899 de 16 millions. En 1900, grâce à l'emploi de machines et aux facilités données par la création de quelques routes, les placers ont fourni pour 22.275.000 dollars. Les autres centres aurifères canadiens ont, en outre, en 1900, produit pour 6 millions d'or. En 1901, la production aurifère a atteint 24 millions. Pour 1902, la production sera

(1) D'après un rapport de M. Auzias-Turenne, agent consulaire de France à Dawson-City, et publié par le *Moniteur officiel du Commerce*.

(2) Voir *Rev. Fr.*, oct. 1899, p. 564 : *Au Klondike*, et août 1901, p. 460, pour l'exploitation de l'or.

Digitized by Google

sans doute inférieure, aucune découverte importante de champ d'or n'ayant eu lieu depuis 1901.

D'ailleurs, par suite d'une taxe de 10 0/0 imposée autrefois sur les produits bruts de chaque claim, les statistiques officielles sont très inférieures à la réalité. Grâce à ce développement de l'industrie aurifère, le Canada a atteint, en 1901, le 3e rang parmi les pays producteurs d'or. Il a été dépassé seulement par les États-Unis (78 658 700 dollars) et l'Australie (75.283.200) et prend place avant la Russie (23.000.800). Le Transvaal, 3 ans après sa révélation de pays aurifère, ne produisait encore que pour 160.000 dollars. Dawson City, au Klondike, a donné 3 ans après sa découverte, 100 fois plus d'or.

Les capitaux français sont rares dans ce pays ; il n'y a guère que Lyon qui en ait fourni un peu, et pourtant, il est difficile de trouver un placement meilleur, s'il est fait avec discernement.

Depuis sa constitution en territoire canadien, le Youkon a présenté une excellente situation financière ; ayant réglé toutes ses dépenses, il reste 128.500 piastres à son crédit sur le grand-livre du Canada. Aussi, a-t-on pu réduire l'impôt de 10 0/0 sur le revenu brut de chaque claim au delà de 5.000 piastres, a 5 0/0 et à 4 0/0, si on vend l'or à la Monnaie canadienne qui vient d'être créée à Vancouver. Des routes nombreuses ont été ouvertes, d'autres sont en construction. On a permis aux prospecteurs de s'installer sur des terrains réservés jusqu'ici à la couronne, ce qui a provoqué, en avril 1901, la prise de possession de plus de 1.500 nouveaux claims, qui ont rapporté 22.500 piastres à l'État. L'administration locale, accusée souvent à l'origine, est maintenant à l'abri de tout reproche. Les jeux, qui provoquent toujours des excès, ont été supprimés à Dawson. Mais l'extraordinaire progression de ces dernières années ne peut continuer dans les mêmes proportions ; on est proche du maximum possible, car on a tout de suite exploité les claims les plus riches : certains ont rendu 25.000 fr. au pied courant (1). Ces exploitations faciles sont à peu près terminées ; on doit s'attaquer désormais à des mines moins riches, plus difficiles à exploiter, à teneur moins élevée, mais le perfectionnement des procédés permet encore un bel avenir.

Les salaires se sont maintenus, au Klondike, à 8 piastres (40 francs) par journée de 10 heures, par suite de la dureté du climat et aussi par

(1) Le pied est d'environ 0m,30

Digitized by Google

l'attraction provoquée par les nouvelles découvertes du haut Youkon (Big Salomon) ou bas Youkon (Koyouhonk, Nôme, etc.).

M. de Foville estimait, en 1889, à un milliard la valeur de l'or que contient le Klondike; or, on n'en a tiré encore que 250 millions 1/2 en 3 ans; il y a donc encore une marge énorme; de plus, l'estimation de 1899 est bien au-dessous de la réalité depuis la découverte du « Gold Run », du « White Channel » et du « Bas Dominion », autour de Dawson; comme 75 0/0 de ces dépôts aurifères n'ont pas été touchés, il est probable qu'il reste plus de 130 millions de yards cubiques de « quartz drift » à laver dans le Bonanza et l'Eldorado, 150 millions dans le Hunker; en outre, les « coulées de quartz broyé » du « White Channel » représentent encore 60 millions de yards cubiques de gisements. De véritables filons de quartz de grandes dimensions commencent à s'exploiter sur le « Gaygulch » et le « Victoria Gulch »; leur teneur en or est supérieure à la veine, fameuse pourtant, de Treaduell, près de Juneau; elles ont donné une moyenne d'or de 2 dollars 95 à la tonne. En 1900, 888 concessions de quartz ont été enregistrées à Dawson. On a découvert aussi sur l'Indian River, à 50 kilomètres de Dawson, une grande étendne d'agglomérés rappelant le quartzite de Johannesburg.

Les gisements de l'Amérique du Nord s'exploitent sous terre en toute saison ou à ciel ouvert, mais en été seulement. On doit, tout d'abord, dégeler le sol sur une profondeur de 190 pieds environ; on se servait à l'origine, de pierres rougies à blanc et de feux de bois; depuis, on a fait usages de chaudières, de tuyautage et de lances enfoncés dans le sol. Les travailleurs qui supportent plus facilement les difficultés du travail local sont les Italiens et surtout les Suédois.

En dehors de l'or, la région de l'Alaska-Yukon renferme d'autres mines. C'est ainsi que les gisements de cuivre situés près de White Horse, à 179 kilomètres de la mer par le chemin de fer, attirent aussi les capitaux. La mine « Copper King » renferme 14 0/0 de cuivre, comme celle de White Horse.

On a reconnu également des gisements de lignite sur plus de 200 milles carrés (1), sur le Youkon, à partir de Flat creek, à la tête du Klondike; des gisements sont déjà exploités à 30 kil. de Dawson, sur le Rock Creek et donnent 46,73 de coke en moyenne; d'autres gisements,

(1) 1 mille = 1 609 mètres.

Digitized by Google

exploités à Clift Creek, à 88 kil. en aval de Dawson, fournissent 49,3 de coke.

L'anthracite a été découvert près de White Horse, à Dugolale et donne 92,1 de coke.

Après certains tâtonnements, la législation minière appliquée dans les territoires du Nord-Ouest canadien se trouve l'une des mieux conçues du monde. Tout homme ou femme adulte, quelle que soit sa nationalité, peut occuper au Klondike un placer de 250 pieds de long sur 2.000 de large, moyennant un permis annuel de franc-mineur de 50 francs, un loyer annuel du terrain de 15 dollars et un impôt de 5 0/0 sur l'or lavé dans le claim, au-delà du chiffre de 5.000 dollars par an. Celui qui découvre une nouvelle région aurifère a droit à un claim de 1.000 pieds de long et est exempt d'impôt.

La ville de Dawson, situé à 375 mètres d'altitude, fut fondée en août 1896; encore en 1898, ce n'était qu'un grand marécage; depuis, elle a été assainie et drainée par un réseau d'égouts. En 1901, elle renfermait 6.000 habitants et tout le district du Klondike en avait 15.000. La ville possède actuellement 7 kilomètres de rues macadamisées; elle a 200 hommes de police à cheval, 5 églises se répartissant en catholique, épiscopale, presbytérienne, méthodiste et armée du salut, 3 écoles, 5 hôpitaux. On trouve encore à Dawson 3 journaux quotidiens, 35 avocats, 4 sociétés mutuelles, 3 théâtres, etc.; 3 compagnies pratiquent la navigation sur le haut Youkon et possèdent 23 steamers; 8 autres la pratiquent sur le bas fleuve au moyen de 41 steamers. Dawson est à 899 kilomètres du port le plus voisin (Skaguay) et celui-ci est à 2.729 kil. de San-Francisco. Enfin, il y a 2.112 kil. de Dawson à St-Michel et 177 kil. de ce point à Nôme, où d'autres gisements d'or sont exploités, sur le littoral de l'Alaska.

A titre de curiosité, voici les prix, en piastres (1), pour juillet 1901, de diverses marchandises courantes à Dawson: café 0,50 la livre; viande de conserve 6 $ la douzaine de boîtes de 3 livres; bœuf frais 0,25 la livre; porc 0,50 la livre; poisson 0,50 la livre; beurre 0,28 la livre; œufs 0,50 la douzaine; pommes de terre vieilles 2,50 la boîte de 12; oranges 2 $ la douzaine, etc. Ajoutons que les cigares valent parfois jusqu'à un dollar la pièce et que, si les salaires de mineur sont de

(1) La piastre canadienne, ou le dollar américain = 5 francs.

Digitized by Google

8 dollars par jour, la vie est très chère, bien que son prix diminue sans cesse (1).

L'exagération des prix tend cependant à diminuer légèrement. Ainsi ce qu'on achetait pour $ 1 dans l'est du Canada en 1901, se payait $ 6 à Dawson. Cette année la différence serait à peu près de 1 à 4.50. Au Klondike la moindre pièce de monnaie est de 25 cents ou un quart de piastre. Les journaux quotidiens, plus petits que ceux du Canada à 1 c., se vendent 25 c. le numéro et coûtent $ 4 par mois et 40 par an, payable d'avance. Un personnage connu de Dawson racontait naguère que la période des prix de surprise était maintenant passée; il revint cependant un peu sur son appréciation en se voyant présenter une note à payer où figurait une paire de lacets de chaussures ordinaires pour le prix un peu salé de 25 c. (1 fr. 25).

Les loyers des habitations sont encore très élevés. Ainsi pour un bureau qui aurait coûté 30 piastres à louer dans l'est du Canada, il faut en débourser 130 au Klondike. Une petite boutique se paie de 10 à 20 piastres par jour et d'avance. Une servante de table gagne $ 100 (500 francs) par mois et les servantes des maisons particulières de 75 à 125. Les dépenses d'hôtel sont moins exagérées. Ainsi une petite chambre coûte $ 2.50 par jour, le déjeuner ou lunch 0.75, le dîner 1, et les repas sont meilleurs qu'on aurait pu le croire dans un pareil milieu. Les transports reviennent encore à des prix élevés : 1 paquet coûte 1 piastre.

On rencontre actuellement à Dawson plus d'ouvriers qu'il n'est nécessaire et chaque bateau amène de nouveaux immigrants qui viennent augmenter le nombre des gens sans travail. Cela tient pour beaucoup aux récits aussi merveilleux qu'exagérés que publient certains journaux de San Francisco, Seattle, etc. Les compagnies de navigation ne disent rien, car elles bénéficient ainsi du prix de nombreux transports.

Le climat de Klondike (2) n'est pas malsain, car les hôpitaux n'ont presque reçu personne l'été de 1901. Le scorbut a disparu. Mais la température est une des plus rudes du monde entier et les froids d'hiver ne se supportent que par suite de l'absence de vent. Les morts fou-

(1) Voir *Rev. Fr.*, oct. 1899, p. 570.

(2) Voir *Rev. Fr.*, nov. 1899, p. 683.

Digitized by Google

droyantes, ayant pour cause des pneumonies, congestions et fluxions de poitrine, sont nombreuses. Le 17 janvier 1901, le thermomètre est descendu à 69° au-dessous de zéro Fahrenheit ; par contre, le 18 juillet, Dawson marquait, à l'ombre 83° Fahrenheit (28°,3 centigrades). Des températures aussi variables, 7 mois d'hiver et de demi-obscurité provoquent beaucoup d'anémie.

L'alcool, dont l'importation est soumise à des permis et à des taxes, a fourni, en 1901, à l'impôt 238.000 dollars.

En partant du port de Skaguay, sur l'Océan Pacifique, au fond du golfe de Lynn, et en remontant, par les montagnes et le Youkon, jusqu'au cap Nôme, sur la mer de Behring, on rencontre de nombreux villages et camps miniers ; ils subsistent 7 mois de l'année au moyen exclusif de conserves.

Skaguay, sur le territoire américain d'Alaska, est située sur la petite rivière du même nom ; c'est le point où débarquent tous les voyageurs à destination du Youkon ; fondée en 1897, la ville est la tête de ligne du chemin de fer de la White Pass, qui atteint White Horse, sur le Youkon (179 kilom.), après avoir passé le col White à l'altitude de 1.015 mètres. Le port de Skaguay a reçu, en 1900, 45.000 tonnes de marchandises ; 10.000 voyageurs y ont débarqué. Le port est en relation télégraphique avec Dawson City, au moyen d'une ligne de 899 kilomètres ; on se rend de l'une à l'autre de ces deux villes en 3 jours en utilisant le chemin de fer, puis le bateau. La population de Skaguay est de 3.000 habitants ; il s'y publie 4 journaux ; il y existe 5 églises.

La première cité que l'on rencontre sur le territoire canadien du Youkon est White Horse, fondée en 1900 ; c'est là que l'on s'embarque, sur le Youkon, pour Dawson (à 722 kilom.) ; on s'y rend en 2 jours ; la population de White Horse est de 500 habitants ; il existe de riches gisements de cuivre et d'anthracite.

Atlin, dans la province de la Colombie britannique, est le centre de gisements découverts en 1898. En quittant le chemin de fer de la White Pass au lac Benett, à 66 kil. de Skaguay, on se rend à Atlin en bateau, par les lacs Benett, Caribou, Tagisl et Taku (160 kil). Atlin renferme 400 habitants, mais le district a été abandonné par suite d'une législation provinciale trop tracassière.

Sur le territoire canadien du Youkon, le premier centre que l'on ren

Digitized by Google

contre est Selkirk, ancien fort de la Cie de la Baie d'Hudson qui fut brûlé en 1852 par les Indiens; il n'a que 50 habitants.

Nous avons parlé déjà en détails de Dawson City. A 102 kil. plus loin et à 2.481 de St-Michael est Forty-Mile, fondée en 1886. C'est le centre d'une région minière d'un bel avenir, il sert de point de ravitaillement pour les camps miniers des ruisseaux Miller, Chicken, Glacies, Jack Wade, Bed Rock. La production aurifère locale a été de 300.000 dollars en 1899. Forty-Mile compte 300 habitants.

Au delà, on rentre sur le territoire américain de l'Alaska, et l'on rencontre d'abord Eagle City, fondée sur le Youkon en 1897, à 177 kil. de Dawson, dont le district a produit 750.000 dollars en 1899. Il y a là un dépôt militaire des États-Unis, le fort Egbert, une douane; on y compte 450 habitants. Un chemin de fer est projeté entre Eagle City et Valder, fondée en 1898, à l'embouchure de la rivière du Cuivre (Copper river).

Circle City (200 hab.), à 330 kil. de Dawson, fut fondée en 1894; la région a produit 1.500.000 dollars en 1896 et après un moment d'arrêt. redevient prospère; on y concentre l'or provenant de Mammoth, Harrisson, Porcupine, Preacher, Birch creek et Lover coal creek.

Fort Youkon, à 650 kil. de Dawson, date de 1857 et doit son origine à la Cie de la baie d'Hudson. Abandonné depuis, Fort Youkon a été repeuplé en 1897 au moyen de 300 mineurs expulsés de Dawson; la population n'est plus que d'une centaine d'habitants, par suite de l'attraction exercée par les gisements de Nôme en 1898-99.

Rampart-City ou Munook, à 1.083 kil. de Dawson, compte 800 hab.; on y a produit en 1900 pour 500.000 dollars d'or, le plus pur de l'Alaska.

Weare, poste militaire, est le dépôt central des approvisionnements pour le bas Youkon et le chef-lieu du district aurifère de la Tanana.

Nulatto (300 hab.), fondé en 1843, par le russe Tagoskin, est sur la route de Nôme; un chemin de fer de 448 kil. est projeté entre Nulatto et Port-Clarence (à 128 kil. au nord de Nôme).

C'est à Nulatto qu'on s'embarque pour Koyakok, dont le chef-lieu, Bergman, est à 1.288 kil. La production aurifère a été là de 150.000 dollars en 1899 et 1900. Le district de Koyukuk est un des plus éloignés de Youkon; il est donc difficile à ravitailler et n'est connu que depuis 1898, mais il semble être un des plus riches en or et en charbon. La rivière de Koyukuk mesure plus de 1.700 kilomètres.

Digitized by Google

En descendant le Youkon, au delà de Nulatto, on ne rencontre plus de centres miniers, mais seulement divers établissements de pères jésuites et autres; on arrive enfin à St-Michaels, port de toutes les flottilles des compagnies qui exploitent et ravitaillent le pays de l'or. On construit une ligne télégraphique entre Dawson, St-Michel et Nôme et passant par tous les centres que nous venons de citer.

Nôme-City est de fondation toute récente. Le 16 septembre 1898, le Suédois Joseph Linnenberg trouva des pépites sur le ruisseau Adcil, à 1.800 kil. de Dawson, près du cap Nôme, sur le littoral de la mer de Behring, à 201 kil. N.-O. de St-Michael. Le 10 juillet 1899, Wallingford trouvait l'or sur la plage et le long du marécage. Les aventuriers se précipitèrent là aussitôt, venant de tous les points déjà exploités du Youkon. Ils étaient déjà 2.500 en septembre 1899 et ont atteint le chiffre de 25.000 en 1900. Cette même année la production a atteint la valeur de 5 millions de dollars. La loi a fixé à 20 acres (1) la surface de chaque placer et, pour les occuper, il faut être citoyen américain. Après une année de désordres, la région a été organisée en 7 districts aurifères. Les facilités de transport et d'exploitation sont plus grandes qu'au Klondike. La température à Nôme a atteint 42° au-dessous de zéro Fahrenheit le 26 janvier 1901. Le pays ne possède pas de bois de chauffage. Le charbon n'a été trouvé qu'à Point-Lisbourne, sur l'océan Arctique. Beaucoup de maisons démontables en aluminium ont été transportées à Nôme.

Le district de Nôme comprend les placers de Snake river, d'Ancil creek, Nôme et Penny creek, soit en tout 40 kil. carrés, On y compte 6.000 hab. Les pères jésuites y ont établi une église; on y compte 3 banques. A Fort-Davis est stationné un régiment américain. L'eau, le téléphone et l'électricité existent au cap Nôme, qui est pourtant à 5.000 kil. par mer de San-Francisco, dans une région naguère déserte. A 40 kil. au sud de Nôme est le village de Port-Safety (600 hab.).

Le district de Council City, fondé en 1897, est à 160 kil. à l'est de Nôme; il comprend les placers d'Ophir, d'Elkhorn, de Sweet cake et de Gold bottom. Council-City, sur le Fish river, compte 700 habitants.

Le district Chinik a pour capitale Bluff-city, sur le Daniels creek et

(1) 1 acre = 34 ares.

Digitized by Google

sur le littoral, fondée en 1900. La plage a donné en quelques semaines pour 1 million de dollars d'or. On y compte 500 habitants.

Le district Kougrok a pour capital Grantley Harbor, à 113 kil. au nord de Nôme, fondée en juillet 1900. On y compte 1.200 habitants. A proximité est le placer de Bluestone.

Le district de Port-Clarence a pour capitale Behring-city, à 129 kil. au nord de Nôme; on y compte 300 habitants; c'est le seul bon port de la mer de Behring.

Le district de Good hope, créé en septembre 1900, à l'est du cercle glacial arctique, a produit l'automne dernier pour 6.000 dollars d'or.

Le district du cape York est à 40 kilom. au nord de Port-Clarence; prospecté en 1899, il fut délaissé l'année suivantee, puis réoccupé en 1901.

Le territoire d'Alaska, que les États-Unis avaient été très critiqués d'avoir acheté à la Russie en 1867, s'est donc révélé d'une richesse extrême en mines. Aussi, la population de tout le territoire, qui n'était que de 33.462 habitants au recensement officiel de 1880, et qui avait diminué 10 ans plus tard (32.052 hab.), a-t-elle doublé en 1900 (63.592 hab.). Cette population est pourtant insignifiante, étant donnée la surface énorme de l'Alaska, qui est de 806.000 kilomètres carrés, soit plus d'une fois 1/2 la superficie de la France. On estime à plus de 40 millions de dollars la production de l'or dans l'Alaska et le bassin du Youkon canadien pour 1901. Jamais jusqu'ici aucune région minière n'a livré en aussi peu de temps de pareilles richesses avec un aussi petit nombre de travailleurs, sous un climat aussi rude.

Paul Barré.

Digitized by Google

MADAGASCAR

LES TRIBUS DU SUD.

Le voyage que M. Guillaume Grandidier a exécuté en 1901 dans le sud de Madagascar a donné lieu à d'importantes études que l'explorateur a récemment résumées dans la *Géographie*. Nous voulons seulement retenir de son travail les intéressantes remarques qu'il a faites sur les habitants des régions parcourues.

La partie méridionale de la grande île est plus peuplée qu'on ne pensait. Il y a quelques années on n'estimait qu'à 10.000 ou 15.000 le nombre des habitants de la région située au sud de la ligne Tuléar-Fort-Dauphin ; M. Guillaume Grandidier pense qu'elle doit être en réalité 10 fois plus nombreuse.

Les Antandroy et les Mahafaly, habitants de cette région, comprennent un grand nombre de petites tribus ayant chacune leur chef. Leurs nombreuses divisions ont eu pour origine les compétitions survenues à la mort de leurs anciens rois et qui ont provoqué l'exode de partisans des chefs les plus faibles. Ces exodes aboutissaient finalement à la fondation de villages indépendants. Il est assez difficile de se reconnaître dans le fatras de noms résultant de ces divisions successives. L'une des tribus les plus importantes s'appelle *Mandrovato*, ce qui signifie *ceux qui font cuire des pierres*, nom bizarre dont voici l'origine. Après avoir quitté le foyer de ses ancêtres, le fondateur de ce clan n'ayant plus rien à manger et voyant les enfants demander de la nourriture en pleurant, fit semblant de préparer un repas, mit sur le feu une marmite contenant des pierres et de l'eau et leur dit d'attendre la cuisson : les enfants cessèrent aussitôt de pleurer.

Ces populations prétendent être de race bara et avoir immigré du nord. Le nom d'Itomampy aurait été donné au puits situé à côté du Faux Cap, en souvenir de la rivière d'Itomampy, dans le pays bara. Quoi qu'il en soit, les Antandroy et les Mahafaly sont de race indo-mélanésienne comme les autres Malgaches. Leurs mœurs et leur langue en sont des preuves certaines. Ils vivent d'une façon primitive, n'ayant pas de villages bien stables. Leurs huttes sont en paille ou en feuilles de cactus agglomérées au moyen de bouse de vache ; elles n'ont pas de

Digitized by Google

parois verticales et se composent d'un simple toit posé par terre et sous lequel on pénètre en rampant. Un village est constitué de quelques maisons semblables, disposées sans ordre et entourées d'une palissade et d'une haie épaisse de *raiketa* (cactus ou figuiers de Barbarie). Un petit sentier, qui serpente au milieu de ces *raiketa*, conduit à la porte ; celle-ci est formée de pieux verticaux engagés dans des madriers percés de trous ; la nuit, des traverses les maintiennent solidement à l'intérieur.

Les villages ont des parcs à bœufs, petits enclos où, chaque soir, on fait entrer les animaux ; ils y sont très serrés, mais on peut facilement les y surveiller, car les voisins cherchent à se voler, souvent la nuit, leurs bœufs et leurs esclaves. Ces expéditions de pillards ne sont guère meurtrières, car dès qu'il y a 2 ou 3 blessés, on arrête la lutte.

Les Antandroy ne manquent pourtant pas de courage et ils ont opposé aux troupes françaises une résistance opiniâtre, confiants qu'ils étaient dans le pouvoir de leurs gris-gris et talismans contre les balles et blessures. Au Faux Cap, on a vu des indigènes se lancer à l'assaut, en terrain découvert, et, après avoir parcouru plusieurs centaines de mètres sous le feu de nos fusils Lebel, se faire tuer à quelques pas de la palissade ; mais ordinairement, ils se dissimulent derrière des cactus et, lorsque les ennemis passent, ils tirent sur eux à bout portant. Cette guerre de surprises est aussi meurtrière que démoralisante, car les Malgaches cherchent toujours à frapper le chef.

Les armes des indigènes sont le fusil à pierre et la sagaie. Le fusil à pierre est fabriqué par des Européens ; dès le XVIe siècle, les Portugais et les Anglais, peut-être aussi les Arabes, en avaient introduit dans l'île. Le commerce de la poudre, désormais interdit, était, il y a peu de temps encore, monopolisé par les Hindous, qui vendaient aussi des balles. Les Malgaches se servaient aussi comme projectiles de morceaux de métal, de pieds de marmite, de cailloux ronds, de ces fossiles qu'on appelle bélemnites. La crosse de leurs fusils est ornée de clous de cuivre ou de plaques d'argent. Ils avaient autrefois des boucliers en bois recouverts d'une peau de bœuf pour se garantir contre les armes blanches, mais ils ne s'en servent plus depuis l'introduction des armes à feu.

Les indigènes des environs du cap Ste-Marie sont aussi misérables que primitifs. Dans leurs huttes, on ne rencontre guère, comme objets domestiques, qu'une marmite (obtenue d'une tribu voisine contre des

Digitized by Google

boules de caoutchouc et posée sur 3 pierres), une natte en jonc (qui sert de lit à toute la famille), quelques calebasses pleines d'eau, cachetées avec un enduit de bouse de vache et où l'on met la provision pour les temps de sécheresse. Tel est leur unique ameublement.

Les Antandroy sont stupéfaits quant ils voient une bouteille ou une allumette. M. G. Grandidier mit tout un village en fuite en allumant sa cigarette, car on l'avait pris pour un sorcier. Les Antandroy, en effet, n'obtiennent le feu que par le frottement de deux morceaux de bois, ce qui est un procédé des temps historiques. La toile et les perles de verre sont les seuls produits européens que ces indigènes connaissent; depuis longtemps, ils ont servi comme articles d'échange pour les traitants créoles du littoral et les acheteurs de caoutchouc.

L'eau étant rare dans le pays, certains indigènes sont arrivés à s'en passer durant plusieurs semaines. Ils ont alors recours aux feuilles de cactus, dont les fruits ou figues de Barbarie forment, pendant la plus grande partie de l'année, leur seule nourriture; ils les écrasent et en boivent le suc. On en donne à manger aussi aux bœufs, mais dans ce cas les indigènes mettent le feu sous les touffes de ces plantes, afin de brûler les épines et les petits paquets de poils des feuilles.

Les Antandroy et les Mahafaly s'habillent au moyen d'une longue bande d'étoffe appelée *sadia* ou *salaka*, qu'ils enroulent autour de leurs reins, et d'un carré de toile plus grand que les hommes mettent sur les épaules et qui leur sert de couverture durant la nuit; les femmes se drapent dans une toile semblable laissant les bras et les épaules nus. Ils s'ornent de gris-gris ou talismans suspendus au cou ou attachés sur la tête ou aux bras; le *felana* (opercule d'une coquille) est un des plus appréciés. Les femmes se parent de longs colliers de perles de verre qui tombent sur leur poitrine et passent souvent au-dessous de l'un de leurs seins. A la base des cheveux, on porte quelquefois comme diadème une petite bande d'étoffe ou de cuir sur laquelle sont fixés des boutons de chemise en porcelaine.

Ces peuplades ont une religion fort élémentaire. Elles croient en un Dieu unique, *zanahary*, créateur de toutes choses. Les mânes des ancêtres sont, bien plus que ce dieu, l'objet de grandes vénérations, parce qu'on les craint, et qu'on leur attribue un pouvoir surnaturel, tandis que le dieu étant considéré comme bon, n'a pas besoin d'être supplié. Ils font des offrandes (un petit morceau de viande de bœuf et quelques

Digitized by Google

gouttes de rhum) sur le tombeau de celui dont ils veulent s'attirer les faveurs.

Les Antandroy et les Mahafaly ne s'occupent que de leur bétail ; paresseux, apathiques, ils ne cultivent guère que quelques haricots; toutes les autres cultures étant rendues impossibles par la mauvaise nature du sol et la dureté du climat. Il y a environ, dans l'Androy, 2 bœufs 1/2 par tête d'habitant, ce qui fait un total de 300.000 à 400.000 bœufs. Le bœuf est la seule richesse du pays. Les indigènes ne se nourrissent pas régulièrement de la chair de cet animal; mais ils font de grandes tueries à certaines fêtes (telles que la circoncision) et surtout aux enterrements, toujours accompagnés d'orgies de rhum et de viande de bœuf, et qui durent parfois plusieurs mois. La mort de certains chefs a été l'occasion de l'immolation de centaines d'animaux. C'est un grand honneur pour un Malgache d'avoir beaucoup de crânes de bœufs sur sa tombe, et il sait qu'il en aura d'autant plus que le troupeau laissé à sa mort sera plus considérable. C'est ce qui explique pourquoi les vols de bœufs sont si fréquents.

Dans la zone côtière mahafaly, les bœufs sont plus rares; mais les moutons abondent. Ils appartiennent à la race à grosse queue du Cap, qui est peu appréciée. Leur chair est médiocre et ils ne donnent pas de laine. Les autres principales ressources de ces régions sont le caoutchouc et les tortues. Les habitants, qui considèrent leurs bœufs comme un capital intangible, n'ont pas encore pris l'habitude de les vendre; mais ils arriveront sans doute à le faire quand nous leur offrirons les produits manufacturés dont ils peuvent avoir le plus besoin. Il pourra en résulter un important commerce avec l'Afrique du Sud où le bétail est devenu assez rare depuis la guerre boer.

Digitized by Google

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

AFRIQUE

Le capitaine *Löfler* a effectué, de la Sanga au Chari et à la Bénoué, une intéressante exploration dont la relation a été publiée dernièrement. Parti de Tendira-Carnot le 28 janvier 1901, le capitaine rentrait à ce poste le 7 août suivant, après un voyage de 2.600 kil., dont près de 2.000 d'itinéraires nouveaux. Il était accompagné de M. des Garets, de 45 miliciens sénégalais, 15 auxiliaires haoussas et 150 porteurs bayas. De Carnot, la mission se maintint d'abord à quelques kilomètres de la Nana, quitta la Bara, affluent de la Sanga, et atteignit la Bali (identifiée avec la Lobay par M. Frédon), qui a 15 m. de large. Bam, sur la Bali, est au centre du triangle Carnot-Koundé-Gouikora. De Bam, la mission passa dans le bassin de l'Ouahme, qui a 50 m. de large près de Gouikora, où arriva M. Clozel en 1894 et M. Perdrizet en 1897. MM. Huot et Bernard ont, depuis, identifié la Ouahme avec la Oua ou Bahr-Sara, qui, d'après M. Löfler, serait elle-même la branche principale du Chari. L'expédition se dirigea alors vers le nord, vit le massif granitique des Tari (800 à 900 mètres) et atteignit la rivière Nana ou Ba, venant du S.-O., et qui a 30 à 35 m. de large. On arriva plus loin à une plaine boisée, qui donne accès au pays Laka. Le Ba, appelé plus haut Ba-Ria, traverse ce dernier pays, et se jette dans le Bahr-Sara. Les Lakas sont de beaux et grands hommes, dépassant 1m,80 en moyenne. Les Dagbas et les N'Gamas, sur le bas Gribingui et le Sara, se rapprochent des Lakas.

En continuant sa route l'expédition se heurta à un grand marécage dans lequel coule le Ba Bo, dont le cours est parallèle à celui du Ba Ria, avec lequel il mêle ses eaux avant de se réunir au Bahr-Sara, près de Daï. M. Löfler entra, au delà du Ba Bo, dans le pays des M'Baï, et rencontra des marchands baguirmiens. Du Ba Bo au Chari, la plaine est traversée de sillons dénudés, où sont des marécages à l'époque des pluies. Tout le pays devient un immense delta lors des grandes crues du Bahr-Sara, du Chari et du Logone. Parvenu à Kouno, le capitaine Löfler avait mis 45 jours pour parcourir l'itinéraire de 850 kil. entre Carnot et le Chari. Il descendit ce fleuve, puis le passa à Mandjafa, le 9 mai, et gagna le Logone, qu'il remonta de Mouskoun à Safoussou. Il atteignit ensuite une dépression qui traverse le pays des Walia et est l'amorce du lac Toubouri (1.500 m. de large et 25 kil. de longueur).

Digitized by Google

L'expédition, quittant le sillon du Toubouri, à M'Bouras, reconnut, vers le N.-O., le pays de Binder, où le terrain est coupé de lits torrentueux, appelés *mayo*. Binder, village foulbé, compte 10.000 hab.; son chef relevait autrefois du sultan de Yola, mais l'établissement des Allemands à Garoua l'a rendu indépendant. Le mayo Laddé et le mayo Binder, qui traversent le pays de Binder, tombent sur le Toubouri, qui devient bientôt le mayo Kabbi, qui se jette dans la Bénoué. Par la dépression du Toubouri-Kabbi, le lac Tchad communique au moins une fois par an avec la mer. A l'époque des pluies, toutes les eaux se confondent pour ne former qu'une nappe sur laquelle les pirogues circulent et qui met en relations le Logone et la Bénoué. Du Kabbi, le capitaine Löfler se porta vers Lamé, passa le col de M'Bang, la chaîne des Bilpou, vit le massif N'Go (800 m.) et arriva à la rivière Ba, Vina ou Bini (80 m. de large), branche principale du Logone, qui vient de N'Gaoundéré. La Mambéré, que la mission traversa aussi, est la 2e branche du Logone, et a 90 m. de large. Le Lim, rencontré plus loin, se jette dans le Ba ou Logone. La région n'a pas de villages, car les Foulbé les ont détruits par leurs razzias périodiques. Après le Lim, l'expédition s'engagea dans la région montagneuse des Tari, habitée par des Baya, puis retrouva l'Ouahme et gagna la vallée de la Nana. Elle traversa le pays rocheux de Bouar et revint à Bam à son point de départ.

Sir *Ch. Eliot*, commissaire britannique, a parcouru l'Afrique orientale anglaise, l'Ouganda, le haut Nil, le Soudan et est rentré à Londres. C'est la première fois qu'un haut fonctionnaire britannique a emprunté la voie du Nil. Il a quitté Mombasa, accompagné de serviteurs indigènes, le 28 juin 1902; le chemin de fer l'a conduit à Port-Florence, terminus de la ligne sur le lac Victoria. De là il se rendit, par le lac, à Entebbe et Kampala et traversa l'Ouganda en voiture attelée de mules, jusqu'à Butioba, sur le lac Albert. Là, il prit place à bord d'un bateau en acier et, en 2 jours, il arrivait à Ouadelaï, où il s'installa dans un bateau de moindre tonnage. 3 jours après, il arrivait à Nimulé, poste anglais sur le haut Nil, vis-à-vis de Dufilé. Pour se rendre de Nimulé à Gondokoro, il mit 7 jours, à cause des rapides. A Gondokoro, un steamer du Nil conduisit sir Ch. Elliot à Khartoum, où il arrivait le 11 août. Comme conséquence de ce voyage, une ligne de bateaux réunira bientôt le lac Albert à Nimulé.

Digitized by Google

ASIE

M. *Sven Hedin*, explorateur suédois, a terminé en Asie centrale un voyage de 3 années (1899-1902), dans le bassin du Tarim et au Tibet. En 1899, il quittait la Suède et, après avoir traversé la Russie, le Turkestan, puis le Thian-Chan, il arriva à Kachgar et gagna Laïlik, sur le Yarkand-daria, en aval de Yarkand. Le 18 septembre 1899, il s'embarquait sur Yarkand-daria et descendit ce fleuve jusqu'au Yangi-Köll, où il arriva en décembre, et où il rencontra l'explorateur français Ch.-E. Bonin. De là, durant l'hiver 1899-1900, il traversa en 20 jours le Takla-Makane jusqu'à Tatrane, sur les bords du Tiertiene-daria. Il y a là un désert où les monticules de sable de 100 mètres alternent avec des zones dépourvues de sable. Après une excursion à Andere, M. Sven Hedin revint du Yangi-Köll par une nouvelle route. Le 5 mars 1900, il repartit pour le désert de Lob, en suivant le Koum-daria, dont le lit est desséché. Au sud d'Altimich-boulak, il rencontra, en plein désert, des ruines de temples et d'habitations, puis traversa le bassin, actuellement à sec, de l'ancien Lob-Nor vers le Kara-Kachoun et Abdal, et revint au Yangi-Köll.

En mai, la mission descendit, sur une barge, le principal bras du Tarim, traversa plusieurs lacs formés par ce fleuve et arriva à Abdal. Elle passa dans les montagnes, visita Temirlik, le Gas-Köll et Mandarlik, dans une vallée du Tchimentag (improprement appelé Tsaïdam). Durant 93 jours de l'été et de l'automne 1900, l'explorateur se rendit de Mandarlik dans le N.-E. du Tibet, puis revint à son point de départ, d'où il repartit pour le Kourn-Köll et l'Akato. Le 14 décembre 1900, quittant de nouveau Temirlik, Sven Hedin explora, durant 4 mois, l'Akato-tag, l'Astny-tag, la partie du Gobi située à l'ouest de Satchéou; durant 12 jours, on ne rencontra pas une goutte d'eau. Les ruines des bords de l'ancien Lob-Nor furent étudiées et le voyageur releva plusieurs erreurs de nos meilleurs cartographes, surtout dans le bassin marécageux du Kara-Kochoum; ce lac se déplace sans cesse vers le nord.

Le 17 mai 1901, on repartit d'Abdal vers le sud, dans la direction de Lhassa; la traversée de l'Arka-tag fut pénible à cause des neiges; déguisé en Mongol, Sven Hedin se dirigea vers la ville interdite, mais au nord du Tengri-Nor, il fut arrêté par les Tibétains et obligé de re-

Digitized by Google

venir en arrière. Le 21 août, ayant rejoint le gros de sa caravane, l'explorateur tenta de nouveau de s'avancer vers le sud, mais fut encore arrêté par 500 cavaliers tibétains. On se décida alors à marcher vers le Ladak et, le 20 décembre 1901, Leh était atteint; la caravane, au lieu de la nombreuse cavalerie qu'elle possédait au départ, n'avait plus que 9 chameaux, 5 mules et 1 cheval malade; mais les autorités tibétaines avaient prêté des hommes et des yaks. Sven Hedin, contrairement à beaucoup d'autres voyageurs, loue la grande amabilité des Tibétains; ces derniers ont bien interdit à la mission d'arriver jusqu'à Lhassa, la ville sainte, mais pas un coup de fusil ne fut tiré. Après un petit hivernage dans les Indes, la mission repartit de Leh le 5 avril 1902, regagna Kargalik par la passe du Karakorum et Chahidoullah, et, le 14 mai, arriva à Kachgar, d'où elle revint en Europe, après avoir accompli 10.500 kilomètres d'itinéraires, dont les 9/10es en régions non encore parcourues.

Les travaux de ces 3 années d'exploration sont considérables. Le Dr Hedin rapporte 1.149 planches cartographiques qui, mises bout à bout, n'auraient pas moins de 300 mètres de longueur. Un grand nombre de positions astronomiques a été observé. Un journal météorologique très complet, des collections de toute nature, des profils géologiques du Tibet, ont été rapportés par l'explorateur, ainsi qu'une grande quantité de croquis, diagrammes, etc. Le cours du Tarim a été levé plus particulièrement. Au lieu de se jeter dans l'ancien lac Lob-Nor, ce fleuve le dépasse et forme le lac Kara-Kochoum. Le Lob-Nor, entièrement desséché, est bien à la place que lui assignait Richthofen. Sur ses rives, Sven Hedin a trouvé des ruines, et dans celles-ci des manuscrits et des tablettes en bois en caractères chinois remontant à une période de 264 à 465 ans après J.-C.

Le lt *Kozlov* a publié un rapport dont nous avons précédemment donné une analyse (t. XXVI, p. 608) sur son importante exploration de l'Asie centrale accomplie de 1899 à 1901. Après avoir quitté l'Altaï mongol et le Gobi central, l'officier russe se rendit par le Koukou-Nor et le Zaïdam dans la région des lacs sources du Hoang-ho et au pays de Kham (Tibet oriental). C'est au nord de ce pays que l'on place la limite entre le plateau du Tibet et le pays alpestre découpé par le cours des grands fleuves Hoang-ho, Yang-tsé-Kiang, Mékong,

Digitized by Google

Salouen. Au nord de la chaîne qui prolonge le Bayan-Khara, le pays entourant les eaux du fleuve Jaune naissant et des lacs voisins, conserve le caractère du plateau tibétain, avec ses chaînes moutonnées peu élevées. « C'est le plateau aride avec sa maigre végétation herbacée et son monde animal si admirablement adapté à l'air raréfié, dit M. J. Deniker, se développant librement, à peine dérangé par l'homme qui ne pénètre dans ces pays que rarement, attiré par la recherche de l'or ou par le désir de piller les caravanes. » Au nord de l'arête faîtière, entre le fleuve Jaune et le fleuve Bleu, les montagnes sont à pic, coupées de défilés étroits, au fond desquels sont des fleuves torrentueux. Dans le bassin du haut Mékong, les vallées sont couvertes de forêts de pins, de genévriers et l'on y rencontre aussi des bouleaux, des abricotiers, des pommiers sauvages; les oiseaux et les singes y sont nombreux.

Les Tangoutes-Kham, habitants du pays, tantôt nomades et tantôt sédentaires, se divisent en deux groupes. Le groupe du nord (35.000 individus) occupe le bassin du haut Yang-tsé; il est originaire des bords du Koukou-Nor. Les Tangoutes du sud (environ 30.000) sont cantonnés dans le haut Mékong jusqu'au cours du Djï-tchu, branche mère sud du Dza-tchu ou Mékong. Tous les Tangoutes payent à la Chine de 5.000 à 8.000 taëls (20.000 à 30.000 fr.), versés au gouverneur de Si-Ning. Les sédentaires cultivent surtout l'orge, qui ne vient qu'au-dessous de 3.300 mètres d'altitude.

La mission Kozlov a fait de nombreuses observations géographiques. Elle a notamment reconnu le Djaghin-Gol qui tombe dans un canal reliant deux lacs qui forment le Hoang-Ho, traversé le Yang-tsé à un endroit où il roule des paillettes d'or, visité en détail la chaîne Dutreuil de Rhins, située près d'un lac aux environs duquel fut tué l'explorateur français de ce nom. Le chef de la tribu voisine, craignant que les blancs ne vinssent pour venger ce meurtre, leur offrit en tremblant un cadeau (khadak) consistant en une peau de renard et une écharpe de soie. Le village de Tcherkou, à 3.480 mètres d'altitude, fut ensuite visité; c'est un marché important, sur la route du Sé-tchouan à Lhassa, qui est dominé par un couvent habité d'après Rockhill par 300 moines. Un peu au sud est un autre couvent de 100 moines, celui de Tangou-Gomba.

Le premier cours d'eau du bassin du Mékong rencontré par M. Kozlov fut le Dzé-tchu, affluent de gauche du Dza-tchu, cours supérieur du

Digitized by Google

Mékong. Après avoir franchi des montagnes, la mission se trouva sur le territoire du Dalaï-Lama de Lhassa. Au confluent du Bar-tchou et du Dji-tchu, elle fut accueillie à coups de fusil par des Tangoutes, qu'elle repoussa, puis par des envoyés tibétains qui lui donnèrent l'ordre d'aller en arrière. Après des négociations, M. Kozlov n'obtint que d'être ravitaillé. Il put cependant pousser une pointe au sud de Momda, jusqu'à Benop, à 45 kilomètres au nord de Tchamdo; il a ainsi exploré la rive gauche du Dji-chu ou Guiom-tchou, dont Bonvalot avait reconnu la rive droite. Tchamdo, visitée par Huc, Gabet et Desgodins, a actuellement 7.000 habitants, dont 2.000 lamas (d'après les renseignements fournis à M. Kozlov); presque tous ces individus sont Tibétains et 500 seulement sont des Chinois ou des Dounganes (Chinois mahométans). La ville et le district sont gouvernés par un lama qui reçoit de Pékin 400 taëls (1.600 francs) et 54 morceaux d'étoffe par an. Le gouvernement chinois y entretient un fonctionnaire civil *(lian-tchaï)* et un mandarin militaire *(toung-ling)*. Le commerce atteint 2 millions de francs par an. On y apporte des tissus de soie et de coton et des ustensiles de ménage qu'on échange contre de l'or, de l'argent, du musc, des cornes de cerf, etc.

L'expédition établit son campement d'hiver à Loun-toki-do, sur le Re-tchu, affluent du Dza-tchu, en face de Chopa-Gomba, à 3.200 m. d'altitude. M. Kaznakov, un des compagnons de Kozlov, poussa une excursion à 200 kilomètres à l'E.-N.-E, jusqu'à Dergé-Goutchen, à travers une région peuplée de Toungouses. Dans un défilé se trouve un bourg qui renferme un couvent de 9 temples et 2.000 moines (Derghé-Goutchen); le prince *(van)* du pays de Derghé habite ce couvent. M. Kaznakov, après son retour, fit une autre excursion au N.-E. en remontant le Dza-tchu, jusqu'à son confluent avec le Dzé-tchu. Le lieu d'hivernage de la mission est le centre du pays de Lhado (Lha-tog), peuplé de 3.000 descendants de Mongols parlant le tangoute, et qui, malgré leur soumission à la Chine, ont tendance à obéir surtout à Lhassa. Parmi les animaux curieux du pays, citons un énorme écureuil volant, le raton et le djara (intermédiaire entre le bouc et l'antilope). Les singes s'y défendent en se servant de pierres et battent les enfants; les indigènes n'osent pas toucher aux singes par superstition.

L'expédition effectua son retour par la haute vallée du Ghé-tchu, la double chaîne faîtière entre le Mékong et le Yang-tsé, par des passes

Digitized by Google

de 4.800 et 5.000 mètres d'altitude. Les voyageurs furent rejoints par des envoyés du Dalaï-Lama qui se lièrent d'amitié avec eux. Entre le Yang-tsé et son affluent de gauche, le Dza-tchu (Yaloung-Kiang), le Dr Kozlov suivit une route très fréquentée qui mène du Sé-tchouan à Lhassa. Après avoir essayé d'atteindre Khar-Gandzo, où est un couvent de 5.000 moines, la mission tourna au N.-O., le long du Yaloung (Dza-tchu), qui coule tantôt dans une vallée cultivée, tantôt dans des gorges. Partout la population est d'origine mongole, mais parle le tangoute. Dans le district de Dounsa, sur le Dentchu (affluent de droite du Dza-tchu), les voyageurs furent attaqués par des brigands. M. Kozlov se dirigea alors vers le N.-O., traversa la chaîne entre le Yaloung et le fleuve Jaune et arriva sur le plateau des deux lacs qui forment ce dernier fleuve, puis dans le Zaïdam, où il retrouva l'adjudant Ivanov qui, durant les 15 mois de son absence, n'avait cessé de faire des observations météorologiques. L'expédition, depuis l'Altaï jusqu'au haut Mékong, a levé 12.000 kilomètres à la boussole et rapporte de riches collections photographiques, botaniques, zoologiques, etc.

RÉGIONS POLAIRES

Le *Dr Otto Nordenskiöld*, chef de l'expédition antarctique suédoise, a accompli la 1re partie de sa mission. Il avait quitté l'Europe en octobre 1901 sur l'*Antarctic*, dirigé par le capitaine Larsen. L'expédition comprend : deux zoologistes, le Dr A. Ohlin et M. K. Anderson; un botaniste, M. C. Skottsberg; un météorologiste, le Dr G. Bodman; un médecin, le Dr E. Ekelöf. L'*Antarctic* devait aller de l'île des États aux îles Falkland, aux îles Shetland du sud et à la terre de Graham (terre du Roi Oscar) dans le but d'y installer une station d'hivernage pour M. Nordenskiöld et quelques-uns de ses collaborateurs, et revenir ensuite aux îles Falkland.

L'expédition, partie de Port-Stanley, dans la terre de Feu (où se trouve la station météorologique et magnétique du gouvernement argentin), arriva le 11 janvier 1902 en vue de Shetland, débarqua à l'île Nelson (Harmony Cove). Se dirigeant ensuite vers le sud, dans la direction du canal d'Orléans, elle reconnut que ce canal ne s'ouvre pas vers le sud comme on le croyait, mais qu'il se relève vers l'O.-S.-O., de sorte qu'en le prenant l'expédition arriva à l'entrée N.-E. du détroit de Gerlache. Il en résulte que la terre Louis-Philippe est l'extrémité N.-E.

Digitized by Google

des terres de Danco et de Graham et, comme le pensait M. de Gerlache, la terre de Palmer est une île. L'expédition, après cette pointe vers l'ouest, revint en arrière et, longeant la côte nord de la terre Louis-Philippe, traversa le détroit qui sépare cette dernière de l'île de Joinville. On s'avança jusqu'au 66° de lat., où les glaces empêchèrent d'aller plus loin. On se dirigea ensuite vers l'est en suivant la limite nord de la banquise. La mission revint dans le nord et installa sa station d'hivernage au cap Seymour, sur la terre Louis-Philippe. La station comprend, outre le Dr Otto Nordenskiöld, son chef, le Dr Bodman, le lieutenant Sobral, de la marine argentine, M. Ekelöf et 2 matelots. Au printemps, des excursions en traîneau se dirigeront de là vers le sud. Durant l'hiver, l'*Antarctic* doit, avec le reste de l'expédition, explorer la mer comprise entre les îles Falkland et la Géorgie du Sud.

M. *Baldwin* (XXVI, 610), qui avait quitté Tromsö (Norvège) le 15 juillet 1901 et espérait s'avancer sur le navire *Amerika* jusqu'au 83° lat. N. et partir de là en traîneaux vers le pôle arctique, a dû renoncer à son projet. Dans la terre François-Joseph, les passes d'eau navigable ont été, durant l'automne 1901, obstruées par des banquises, de sorte que le vapeur n'a pu se frayer une issue. Ce dernier a atteint 81°44', mais il est revenu sur ses pas et est rentré en Norvège le 31 juillet 1902. M. Baldwin renouvellera sa tentative en 1903. Il a établi 3 dépôts importants de provisions qui lui serviront lors de sa prochaine expédition; il a retrouvé la hutte de Nansen. M. Baldwin, qui disposait pour son expédition d'un crédit presque illimité que lui ouvrait M. Ziegler, a dû abandonner provisoirement son projet par suite du nombre trop élevé de son personnel. Il avait, en effet, avec lui, 25 hommes et 300 chiens. On juge par là de la difficulté qu'il devait rencontrer pour nourrir en traîneau, sur la banquise, un aussi grand nombre de bouches. L'*Amerika* a dû croiser le *Frithjof*, envoyé pour le ravitailler dans l'ignorance où l'on était de l'abandon de son expédition.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Algérie : *Commerce en 1901.* — Grâce à l'initiative de M. Révoil, gouverneur général, l'Algérie a été dotée d'un service de statistique établi sur place et pouvant donner des garanties d'exactitude appréciables. Les résultats du mouvement commercial de 1901 viennent d'être publiés par ses soins. Voici, à cet égard, des chiffres qui sont instructifs.

En 1901, le commerce extérieur de l'Algérie s'est élevé à 580.538.000 fr., dont 318.593.000 fr. à l'importation et 261.945.000 fr. à l'exportation. La part de la France a été de 255.240.000 fr. à l'importation et de 211.221.000 fr. à l'exportation ; celle de l'étranger a été de 63.353.000 fr. à l'importation et de 50.724.000 à l'exportation. Les échanges avec les pays étrangers représentent donc 19 0/0 du commerce total et se répartissent ainsi, en réunissant ensemble les importations et les exportations : Angleterre 23 millions, Tunisie 18, Maroc 16, Espagne 8, Belgique 7, Italie 6, États-Unis 6, Allemagne 5, etc.

Les perceptions opérées par le service des douanes ont atteint 23.351.800 fr., soit 800.000 fr. de plus qu'en 1900 et plus de 2 millions de plus que la moyenne des 9 dernières années. Les marchandises admises en franchise à leur entrée dans la colonie, à condition d'être réexportées à destination du Maroc ou du Sahara, ont représenté, en 1901, 676.610 fr. contre 334.053 fr. en 1900.

L'administration des douanes fait observer que ces statistiques ont pour unique base les déclarations d'entrée et de sortie faites par les importateurs et exportateurs. Par suite, s'il est possible de contrôler, pour la perception des droits, les importations de l'étranger, il n'en saurait être de même à l'importation de France et en général pour l'exportation.

Il y a loin des chiffres d'aujourd'hui à ceux, non seulement des premières années de la conquête, mais même d'il y a un quart de siècle. Les échanges entre la France et l'Algérie, qui étaient seulement de 8 millions de francs en 1830, n'atteignaient encore que 50 millions en 1840. Ils s'élevaient à 83 millions en 1850, 157 millions en 1860, 307 millions en 1871, 485 millions en 1881, 545 millions en 1890. Enfin, en 1899, était acquis le chiffre le plus élevé, 666.263.000 fr., qui n'a pas été dépassé depuis deux ans.

Afrique occidentale française : *Réorganisation.* — Le gouvernement général de l'Afrique occidentale fut créé par décret du 16 juin 1895 et modifié par décret du 17 octobre 1899 portant dislocation du Soudan. Mais ces décrets ne donnaient au gouverneur général qu'un pouvoir apparent, sauf pour la colonie du Sénégal dont il était le gouverneur direct. Un décret du 1er octobre 1902 fortifie les pouvoirs du gouverneur, donne à ce dernier un budget et des territoires spéciaux, le sépare du gouvernement du Sénégal, lui subordonne plus étroitement les gouverneurs de la côte occidentale. Voici les principales dispositions du décret.

Digitized by Google

Le gouvernement général comprend : le Sénégal, la Guinée française, la Côte d'Ivoire, le Dahomey, les pays de protectorat dépendant du Sénégal, les territoires du haut Sénégal et du haut Niger qui sont groupés en une unité nouvelle sous le nom de territoires de la Sénégambie et du Niger. Le gouverneur général a seul droit de correspondre avec le gouvernement. Il est assisté d'un secrétaire général et d'un conseil de gouvernement. Il nomme à toutes les fonctions civiles à l'exception des magistrats, des chefs des principaux services, etc. Il a sa résidence officielle à Dakar, St-Louis demeurant le siège du gouvernement du Sénégal. Les colonies possèdent leur autonomie administrative et financière ; les territoires sont administrés directement par le gouverneur ou, par délégation spéciale, par le secrétaire général. Les budgets des colonies et territoires sont arrêtés par le gouverneur général et approuvés par décret. Le budget des territoires de la Sénégambie et du Niger est alimenté par les ressources de ces territoires et par des contributions des 4 colonies. Cette dernière disposition assure au gouvernement général — qui n'en avait pas jusqu'à ce jour — des ressources évaluées à 8 ou 9 millions, qui seront affectées aux frais généraux et à des services et travaux d'intérêt général.

Un décret du 15 oct. (*Officiel* du 17) détermine la composition et les attributions du conseil de gouvernement de l'Afrique occidentale. Ce conseil se réunira en session au moins une fois par an, au lieu que fixera le gouverneur. D'autres décrets s'appliquent au conseil d'administration des territoires de la Sénégambie et du Niger et au conseil privé du Sénégal.

Dahomey : *Chemins de fer.* — Les travaux du chemin de fer qui doit relier Kotonou au moyen Niger sont entrés dans la phase active. Le génie en construit l'infrastructure et a fait remise, en février 1902, de la plate-forme des 100 premiers kilomètres à la Cie fse de chemins de fer qui construit, de son côté, la superstructure, les bâtiments, les lignes télégraphiques et téléphoniques, fournit le matériel roulant et doit ensuite exploiter la ligne. En août, la locomotive a atteint le kil. 70; la pose de la voie ayant été commencée en mars, on a donc mis 5 mois à l'achever jusque-là. En janvier 1903, on doit inaugurer les 100 premiers kilomètres qui mettront la ligne à hauteur d'Abomey; mais dès le 15 septembre 1902 on a mis en exploitation provisoire les 65 premiers kilomètres, bien que les bâtiments des stations et ateliers ne fussent pas terminés. 23 nouveaux kilomètres vont encore être ouverts et l'exploitation atteindra le centre de Tofo. A la fin de 1903, on espère que 200 kilomètres pourront être exploités.

Flottille du bas Niger. — Le succès qui a couronné les efforts du capitaine Lenfant parvenant à ravitailler le territoire de Zinder à l'aide d'une flottille, partant du bas Niger et franchissant tous les rapides, vient d'amener l'organisation de cette flottille à l'état permanent. Le personnel sera composé de 1 capitaine commandant, 2 lieutenants et 3 sous officiers européens, 1 interprète indigène, des ouvriers, piroguiers et laptots. Le commandant sera le capitaine Fourneau, frère de l'explorateur aujourd'hui administrateur du

Digitized by Google

Chari, et explorateur lui-même. On tentera sans doute l'an prochain le ravitaillement du Chari par la Bénoué.

Nigéria : *Anglais au Bornou* (t. XXVII, p. 497). — L'occupation du Bornou par les Anglais s'est terminée sans incident. Aux dernières nouvelles reçues vers le milieu de juin de la Nigéria septentrionale, tout était calme au Bornou et dans la région du Tchad. Après avoir établi dans le pays un certain nombre de postes, pourvus chacun d'une assez forte garnison, la colonne anglaise du lac Tchad, réduite ainsi à 300 hommes et 12 Européens, s'est mise en route pour le retour. Bien que, en raison de la saison avancée, les troupes du protectorat aient dû se hâter, elles ont pu cependant utiliser ce voyage de retour pour châtier un certain nombre de peuplades de la rive septentrionale de la Bénoué, qui avaient attaqué des voyageurs et pillé des caravanes, et malgré la nature accidentée de la région traversée, qui contrariait les opérations, un certain nombre de villages purent être détruits. Il y aurait, soit dit en passant, une instructive statistique à dresser des villages détruits depuis deux ans dans la Nigéria septentrionale. Les tribus châtiées sont les Koua, une tribu qui habite près de Shillen, sur la Gongola, au N.-O. de Yola, et les fétichistes qui résident dans les parties les moins accessibles des monts Wurkum. Une fois ces opérations terminées, la colonne est rentrée à Ibi et à Lokodja.

Elle a trouvé à ce dernier poste sir Frederick Lugard et lady Lugard qui étaient arrivés au commencement de juillet dans l'ancien chef-lieu du protectorat. Ils étaient à la veille de partir pour Wushishi, le nouveau chef-lieu. Le haut commissaire de la Nigéria septentrionale se préoccupe actuellement d'organiser le service des ravitaillements des nouveaux postes anglais du Bornou. C'est à Yola, facilement accessible grâce à la Bénoué, que seront concentrés les approvisionnements à destination du Tchad.

On a annoncé, d'autre part, qu'une expédition devait quitter Lokodja vers le milieu de juillet pour ouvrir *(open up)* à l'influence européenne — c'est l'expression consacrée — le pays de Bassa.

Kameroun : *Pénétration allemande* (XXVII, p. 614). — Les dernières opérations allemandes dans l'Adamaoua ont été précisées dans de récents travaux. Le lt Dominik, parti de Yaunde, le 5 novembre 1901, fut bientôt rejoint à Ngillastadt par le lt von Bülow; il traversa le Wutelandl, le Tikarland, le sultanat de Banjo, puis suivit l'itinéraire adopté en 1893-94 par Uchtritz et Passarge. Il passa par Tchamba, d'où se détache la route de Yola. Pendant ce temps, le capitaine Cramer von Elaussbruch, revenant de Garua, se dirigeait vers Ngaoundéré; après son départ, la garnison de Garua avait été attaquée par Zubeir, mais le lt Radtke avait repoussé l'ancien sultan de Yola et vaincu son allié, le lamido de Bubanjidda. Le lt Dominik, arrivé à Garua le 6 janvier 1902, se remit en marche le 13 et, 3 jours après, faisait, à Mao Lue, sa jonction avec le lt Radtke. Les Allemands comptaient ainsi 3 officiers et 80 soldats. Le 20, ils rencontraient, à Miskin, l'armée du lamido

Digitized by Google

de Marrua, Omadu, allié de Zubeir. Les indigènes furent battus et la ville de Marrua fut prise. Zubeir s'enfuit dans la forêt et le frère du lamido Omadu se soumit et fut proclamé roi. Les sultans fullahs s'empressèrent alors de reconnaître la domination germanique. Le lt Dominik revint alors à Garua, avec ses troupes.

Deux mois après, le lt-colonel Pavel entrait à Dikoa (25 avril), avec 200 fusils, et occupait le haut pays, y compris le delta du Chari, et Makari, qui cependant est dans la zone d'influence française. Les Allemands ont donc ainsi porté leur puissance jusqu'au lac Tchad.

Le rapport provisoire du lt-colonel Pavel, paru dans le *Kolonialblatt* du 15 septembre, fournit les premiers renseignements précis sur l'occupation militaire du Haut-Kameroun et des territoires allemands du Tchad. L'expédition, dit le *Bulletin* du Comité de l'Afrique française, qui avait quitté Garua le 26 mars 1902, s'engagea dans les monts Ngollo et Lebeleka, où elle eut à livrer plusieurs combats.

Le sultan Zubeir éprouva deux défaites à l'ouest de Marua; il réussit toutefois à s'échapper. Les Allemands atteignirent Dikoa le 21 avril. Ils y trouvèrent le capitaine Dangeville avec un sous-officier blanc et 50 spahis; en leur présence, le drapeau impérial fut hissé; après quoi, nos compatriotes regagnèrent le territoire français. Les garnisons françaises de Kousseri et de Goulfei se retirèrent à l'approche de l'expédition Pavel. Si les Allemands n'eurent qu'à se louer de leurs rapports avec leurs voisins de l'Est, ils ont déjà lieu de se plaindre des mauvais procédés des Anglais à leur égard. En effet, ceux-ci interdisent aux caravanes venues du nord l'entrée du territoire allemand, empêchant ainsi tout commerce entre les deux parties du Bornou. Ils ont même décidé, par toutes sortes de promesses, le sultan Gentail (ou Guerbaï) à se transporter avec son peuple de Dikoa sur le sol britannique. Le lt-colonel Pavel a énergiquement protesté devant les autorités anglaises contre ces agissements.

Dikoa a reçu, de même que Garua, une garnison de 50 hommes que commande le lt von Bülow. Le retour de l'expédition s'effectua le long du Logone, par Karnak Logone et Marua. Le 7 juin, elle se trouvait à Garua, dont le poste fut confié à la garde du lt Dominik. Le lendemain, le commandant des forces du Kameroun reprenait le chemin de Duala, où il arrivait dans le milieu d'août.

Les nouveaux territoires ne doivent pas être rattachés au gouvernement du Kameroun. Certains journaux redoutent déjà de voir appliquer ici des plans trop ambitieux. Une occupation permanente de tous les pays allemands du Tchad et la création d'une administration locale, dit la *Rheinische Westfœlische Zeitung*, grèveraient le budget de la colonie d'un demi million au moins. Une augmentation des dépenses civiles et militaires ne serait justifiée que par la nécessité de réprimer des troubles et d'assurer la sécurité, ou bien par la certitude de trouver là de grandes richesses à exploiter. Or, ni l'une ni l'autre de ces raisons n'existe actuellement. Il ne faudra

Digitized by Google

donc pas s'étonner si le Reichstag réduit sensiblement les crédits demandés. Ce journal voudrait qu'on se contentât provisoirement du poste fortifié de Garua. La *Koloniale Zeitschrift* se range à cet avis.

Congo français : *Organisation militaire.* — Un décret du 6 oct. 1902 règle l'organisation des troupes du Congo français. Aux termes de ce décret les troupes et services militaires affectés aux divers territoires dépendant de la colonie du Congo sont placés sous le commandement d'un officier supérieur des troupes coloniales qui relève immédiatement du commissaire général du gouvernement. Les troupes et services militaires du Congo comprennent : 1 régiment « d'infanterie indigène du Congo » à 2 bataillons, commandé par un lt-colonel qui est en même temps commandant supérieur des troupes ; 1 batterie mixte d'artillerie de montagne avec un détachement d'ouvriers ; 1 escadron de cavalerie indigène ; des services de l'artillerie, du commissariat et de santé. Le régiment d'infanterie indigène du Congo se recrute par voie d'engagement volontaire et de rengagement dans les territoires du Congo français, et, à défaut, dans l'Afrique occidentale française.

On sait que le décret du 5 juillet 1902 (XXVII, p. 497) a placé les forces militaires du Congo, y compris le territoire du Tchad, sous l'autorité du commandant supérieur résidant à Libreville. Le régiment qui vient d'être constitué ne crée pas de forces nouvelles, car il est tout simplement formé du bataillon indigène organisé par décret du 8 sept. 1900 et des 4 compagnies de tirailleurs envoyées successivement pour réprimer les troubles de la Sangha. Les officiers étant prélevés sur l'état-major particulier de l'infanterie de marine aux colonies, l'augmentation se réduit par suite à 1 lt-colonel. On a constitué aussi un service réduit au minimum de l'artillerie avec un détachement d'ouvriers.

Madagascar : *Travaux à Diégo-Suarez* (t. XXVII, 377). — Les travaux maritimes de Diégo-Suarez se poursuivent sans arrêt. Le bassin de radoub permettra aux navires de tout tonnage de venir s'abriter et se faire réparer. L'impulsion donnée aux travaux a fait beaucoup augmenter la population européenne de Diégo ; plusieurs maisons de commerce y ont créé des succursales. Le général Gallieni, qui a visité les travaux et inspecté les ouvrages de défense, en juillet dernier, lors de son voyage autour de l'île, s'est déclaré satisfait des progrès accomplis. L'initiative privée va construire, à Antsirane, un wharf, des quais et des magasins généraux, ainsi qu'un certain nombre de maisons pour les blancs. Le général Joffre a été le véritable créateur de Diégo-Suarez. Au camp d'Ambre, à 30 kil. de la ville, sur les premières pentes de la montagne, de nombreux colons ont obtenu des concessions. La montagne d'Ambre est réputée pour sa fraîcheur et sa salubrité.

Chemin de fer. Inauguration (XXVII, 616). — Le 16 octobre a eu lieu l'inauguration de la 1re section du chemin de fer d'Andevorante à Tananarive. Le général Gallieni, accompagné d'un grand nombre de fonctionnaires civils, militaires et indigènes, a parcouru, non plus sur un wagon de ballast,

Digitized by Google

mais dans un véritable train, les 30 kilomètres qui séparent Andevorante de Sandrantsembona, terminus de la section. Une foule énorme d'indigènes assistait à la cérémonie. On sait quelles difficultés ont accompagné non seulement les premiers travaux, mais encore la détermination du tracé. Aussi doit-on reporter au général Gallieni, promoteur infatigable du projet et au colonel Roques, directeur des travaux, tout l'honneur de ce premier succès.

L'achèvement du 1er tronçon va permettre de reporter sur les autres plusieurs milliers de travailleurs. Sur le 2e, où on perce un tunnel de 790 mètres, 1 800 hommes étaient occupés au mois d'août. Sur le 3e il y avait 1.300 travailleurs à la même époque. Sur le 4e et le 5e on achevait la détermination du tracé et les chantiers étaient dans la période d'installation.

Haut Nil : *Occupation anglaise.* — Depuis la prise de Khartoum, en 1898, et la chute du mahdisme, les Anglais ne se sont pas hâtés d'occuper la région du haut Nil ; ils ont pourtant peu à peu mis garnison dans les anciens postes de la mission française Marchand. Les postes anglais se trouvent ainsi à proximité des postes belges de l'État du Congo ; aussi, le 5 mars 1902, le général Wingate, sirdar et gouverneur général du Soudan, a-t-il été rendre visite en vapeur, à Kéro, poste congolais le plus septentrional sur la rive gauche du Nil, au commandant Hanolet ; il s'est rendu ensuite à Lado, où est aussi un poste belge, puis à Gondokoro, poste anglais sur la rive droite du Nil, après quoi il est remonté à Khartoum avec son vapeur.

Au cours de son voyage avec le sirdar, Slatin a fait une tournée d'inspection et rapporte que les Français, avant de quitter le Bahr-el-Ghazal, ont incendié leurs anciens postes, Tamboura, Dem-Ziber, Djour-Ghattas, Mesra-er-Rek, que les Anglo-Egyptiens occupent désormais, mais avec de faibles garnisons.

D'autre part, l'occupation du haut Nil, par la voie de l'Ouganda, s'est faite méthodiquement, en même temps que s'achevait le chemin de fer de Mombasa au lac Victoria. En 1900, l'occupation anglaise a été poussée jusqu'au lac Albert, où sont les postes de Kaola (ancien Kibiro), Otjaba et Orega, ce dernier à l'extrémité nord du lac, près de la bouche du Nil Somerset.

Sur le fleuve même, les Anglais se sont installés à Ouadelaï, en face de l'ancien poste du même nom, à Numélé (près de Dufilé) et à Gondokoro (entre Lado et Redjaf). Les postes du haut Nil sont faiblement occupés, tandis que ceux de la rive du lac et surtout ceux de l'intérieur des terres, au nord du lac Victoria, ont de fortes garnisons de troupes de l'Inde.

L'ancien fort Berkley, dans le pays des Bari, n'existe plus ; une mission catholique italo-autrichienne s'y était établie en décembre 1901, mais elle n'a pu s'y maintenir et s'est transportée à Lul, près de Fachoda. La canonnière le *Scheik* stationne entre Lado et Kero ; le stern-well *Abou-Klea* établit les relations entre les 3 postes du haut fleuve et le terminus de la navigation des vapeurs de Khartoum.

Les communications en amont de cette ville sont toujours difficiles, surtout au delà du lac No, à cause du *sedd* ou barrière de végétation, puis des

Digitized by Google

bancs de sable, des marécages et des changements continuels apportés au lit du Nil, qui rendent la navigation incertaine. On a constaté récemment que le Yié, qu'on croyait appartenir au bassin du Bahr-el-Ghazal, est un affluent direct du Nil, dans lequel il se jette à Shambey ; c'est près de là, à Kanisa. qu'est le terminus des bateaux de Khartoum. 3 vapeurs et plusieurs centaines de prisonniers derviches y sont occupés sans cesse à couper la barrière du sedd. Une centaine de ces travailleurs ont déserté récemment et se sont joints aux Derviches réfugiés au Darfour. L'intérieur des terres n'est pas sûr : ainsi, entre Shambey et Rumbek, un officier anglais a été massacré avec sa colonne au Bahr-el-Ghazal. Sur l'autre rive, une 2e colonne, partie du confluent du Sobat vers le lac Rodolphe, a perdu 85 hommes sur 100, par suite de l'hostilité des indigènes et des privations.

ASIE

Inde française : *Commerce en 1901.* — Le commerce extérieur des Indes françaises a été, en 1901, de 3.792.000 fr. aux importations (contre 4.037.000 fr. en 1900) et de 22.253.000 fr. aux exportations (contre 10.722.000 fr. en 1900). Il y a donc eu une légère baisse des importations; au contraire, les exportations ont plus que doublé en un an. La France importe pour 863.000 fr. dans ses Indes et y achète pour 13.021.000 fr. de produits. Près de 3 millions sont aussi envoyés dans d'autres colonies françaises. Au total, la France fait à peu près la moitié du commerce de ses possessions de l'Inde.

L'augmentation extraordinaire des exportations provient surtout des arachides (2.670.000 fr. en 1900 et 10.413.000 fr. en 1901); en dehors de ce produit, les autres principales exportations sont les tissus de coton (4.615.000 fr.), les farineux alimentaires (1.758.000 fr.), les fils (1.316.000 fr.), etc.

Siam : *Navigation et prépondérance allemande.* — En 1900-1901, il est entré, dans le port de Bangkok, 440 vapeurs jaugeant 372.966 tonnes et 14 voiliers avec 7.511 t., plus 52 jonques. Les vapeurs allemands tiennent la tête (194 avec 185.557 t.) ; les vapeurs anglais les suivent de près (168 avec 141.370 t.) ; les norvégiens viennent ensuite (18 vapeurs et 13.810 t.). Les vapeurs français ne sont qu'au 4e rang (26) avec 9.753 t. La valeur totale des cargaisons de ces divers navires est de 65.200.000 fr. environ, dont 38.191.000 pour les navires allemands, 22.245.000 pour les navires anglais et 545.357 fr. seulement pour les navires français (soit au 6e rang). A la sortie, ces quantités et proportions sont à peu près les mêmes.

Les résultats si médiocres de la navigation française à Bangkok n'ont été obtenus que par un seul vapeur, le *Donaï* des Messageries fluviales de Cochinchine, subventionnées par le gouvernement de l'Indo-Chine française.

Rappelons qu'en 1899, sur 442 vapeurs entrés à Bangkok, 298 étaient anglais, 70 % du tonnage était britannique et 69 % de la valeur des marchandises importées étaient anglaises. Les Allemands, qui venaient au 2e rang, ne comptaient que 74 navires et 18 % du tonnage. On a vu que les

Digitized by Google

Allemands ont conquis le 1er rang en 1900 et que leur tonnage atteint 55 °/₀ du total, contre 38 ½ °/₀ qui reste la part du pavillon anglais. L'Allemagne entre pour 56 °/₀ dans la valeur des marchandises et l'Angleterre n'y entre que pour 34 ½ °/₀. Pour 1901, la part de l'Allemagne a dû être encore plus considérable. La principale cause en réside dans l'achat, par le Norddeutscher Lloyd, des lignes de navigation anglaises, de Singapour à Bangkok (Holt Line et Scottish Oriental Line). En outre, le commerce allemand est encouragé vivement par les nombreux Allemands qui ont réussi à pénétrer dans l'administration siamoise. Les Allemands s'acheminent donc à être les maîtres du commerce au Siam.

La Cie fse de navigation de l'Extrême-Orient (qui est destinée à relier Singapore et Bangkok à Saïgon, à l'Annam, au Tonkin, à Hong-Kong et à Changaï) est actuellement en formation. Il faut espérer qu'elle existera bientôt et qu'elle contre-balancera les influences allemande et anglaise, dans une région où la France devrait, depuis longtemps, occuper la première place.

Chine : *Traité de commerce avec l'Angleterre.* — Le 5 septembre dernier, M. James Mackay a signé, au nom du gouvernement anglais, avec les plénipotentiaires chinois, un important traité de commerce comportant 13 articles. Les 7 premiers articles concernant l'enregistrement des marques de commerce, l'organisation des entrepôts, la navigation du Yang-tsé et de la rivière de Canton, l'égalisation des droits sur les jonques et les vapeurs, les facilités pour les admissions temporaires, l'établissement d'une monnaie nationale et la responsabilité des Chinois qui prennent des actions de sociétés étrangères. Par l'art. 9, la Chine s'engage à reviser, dans le délai d'un an, ses règlements miniers sur le modèle de ceux de l'Inde anglaise. L'art. 10 établit des facilités pour la navigation intérieure. Il autorise les armateurs à construire et à lancer des appontements sur les eaux intérieures avec le droit d'accès. Il ouvre un nouveau port, Kong-Moun, sur la rivière de Canton. L'art. 11 prévoit la nomination d'une commission mixte pour régler les différends qui pourraient s'élever en ce qui concerne les dispositions du traité. Par l'art. 12 l'Angleterre promet de renoncer aux droits d'exterritorialité lorsque le système judiciaire chinois sera réformé et lorsque l'administration du Céleste Empire lui donnera les garanties nécessaires. Par l'art. 13, l'Angleterre consent à entrer dans une commission internationale pour examiner la question des missionnaires et les relations entre les chrétiens et les non-convertis.

L'art. 8, que nous avons laissé de côté jusqu'ici, est le plus important de tous et mérite une mention spéciale. Il a pour but d'abolir les *likins*, droits de douanes ou de barrières intérieures prélevées sur les marchandises transportées sur les routes et les rivières navigables de l'empire et notamment sur le Yang-tsé et le Si-Kiang. Entre Changhaï et Sou-tchéou, il y avait 10 barrières de ce genre, sur une étude de 128 kilom. ; on voit ce que le commerce devait en souffrir. Les recettes de ce chef seront remplacées par une augmentation des droits de la douane impériale sur les marchandises importées ou exportées. Le produit des surtaxes ne sera pas versé dans le trésor

Digitized by Google

impérial, mais aux budgets locaux ou provinciaux qui bénéficiaient jusqu'ici du *likin*. Cette institution remontait à 1857 et devint permanente à la fin de la révolte des Taï-Pings. Dans aucun cas, la surtaxe sur les produits étrangers importés en Chine ne dépassera 1 fois 1/2 le droit d'importation qui peut être perçu suivant le protocole signé le 7 septembre 1901 entre l'empire et les puissances étrangères. Le total des droits dont pourront être frappés les produits chinois exportés ne pourra, en aucun cas, dépasser 7 1/2 0/0 *ad valorem*. L'institution du *likin* avait pris de si profondes racines qu'on se demande comment fera le gouvernement impérial pour amener les pouvoirs locaux à y renoncer, même d'une façon détournée.

Bien que ce traité de commerce n'ait été signé que par l'Angleterre, il engage, pour ainsi dire toutes les autres puissances, car le gouvernement chinois subordonne son engagement à l'adhésion de tous les états aux surtaxes et obligations acceptées par l'Angleterre. Cette dernière, de même, n'entend être liée que dans la mesure où se lieront les autres nations. Si l'adhésion de ces dernières ne venait pas, tout serait remis en question.

Évacuation de Tien-Tsin. — La ville de Tien-Tsin avait été occupée par les alliés durant la crise des Boxeurs de 1900. L'art. 9 du protocole de septembre 1901 avait réservé aux puissances le droit de continuer à occuper certains points du sol chinois et de ce nombre était Tien-Tsin, administré par des officiers russes, français, allemands, italiens, anglais et japonais. Les puissances se disaient prêtes à évacuer la ville, mais à la condition de limiter l'importance de la garnison chinoise. L'intervention des États-Unis amena les puissances à évacuer Tien-Tsin sans conditions. C'est ce qui a été réalisé le 15 août dernier. La ville a été remise aux mains du vice-roi du Tchi-li, Yuan-Chi-Kaï, dont la résidence provisoire avait été tranférée à Pao-ting-fou. Le gouvernement provisoire des puissances européennes avait fait démolir Takou et les forteresses du littoral jusqu'à Chan-haï-kouan ; il avait fait cesser le brigandage sur la rivière du Peï-ho et y avait permis la navigation maritime ; les ancienne murailles de Tien-Tsin ont été remplacées par un boulevard.

Tien-Tsin évacué, les Russes ont commencé (22 sept.) à remettre aux autorités chinoises à Chan-haï-kouan la ligne de chemin de fer qui contourne le golfe pour rejoindre la grande ligne de Mandchourie et sert de trait d'union entre cette dernière et Pékin. Depuis le soulèvement des Boxeurs les Russes occupaient militairement cette ligne. Lors des négociations qui aboutirent en avril 1902 à la convention relative à l'évacuation de la Mandchourie un article spécial concernait la ligne de Chan-haï-kouan à Nioutchang et rappelait à la Chine les conventions passées à son sujet entre la Russie et l'Angleterre le 28 avril 1899.

L'Angleterre et les chemins de fer du Tchi-li (t. XXVII, p. 379). — Le 29 avril 1902, l'Angleterre et la Chine convenaient que le chemin de fer de Pékin à Tien-Tsin et à Chan-haï-kouan, administré par l'autorité militaire anglaise, devait être rendu à l'administration chinoise, à condition que celle-ci, pour

Digitized by Google

toutes les lignes à construire dans un rayon de 80 milles d'un point quelconque du chemin de fer en question, ne se servît, si elle faisait appel à des fonds étrangers, que des capitaux de la *British and China Corporation*. La Russie protesta contre cet accord qui mettait aux mains des capitalistes britanniques les chemins de fer à créer entre Pékin et la grande Muraille. Aussi, l'Angleterre accepta-t-elle de modifier la convention primitive : le monopole de la construction des lignes futures fut réservé à la Chine, mais sans obliger celle-ci à recourir aux capitaux anglais.

La Belgique et la France avaient également protesté contre la convention en ce qui concerne la ligne future de Pao-ting-fou à Tien-Tsin. Un compromis est intervenu : le syndicat franco-belge ne conserve pas le droit de construire cette dernière ligne, qui reste réservée à l'administration chinoise, mais celle-ci ne pourra pas se servir de capitaux britanniques pour la réaliser. Il serait également entendu qu'une fois construite par la Chine, la ligne de Pao-ting-fou à Tien-Tsin serait exploitée par le syndicat franco-belge qui construit la grande ligne de Pékin à Hankéou.

Cette dernière voie mesurera 1.225 kilomètres et sera achevée vers 1906. La ligne est construite déjà de Hankéou à Sin-Yang, au sud, sur 220 kil., et de Pékin à Tchin-ting-fou, au nord, sur 260 kil. Le terminus septentrional, d'abord placé à Lu-Kou-Kiao, à 16 kil. au sud de Pékin, a été reporté au centre même de la capitale, contre la porte Sien-men.

Japon : *Les journaux.* — Jusqu'en 1868, date de la révolution japonaise, l'Empire du Soleil Levant n'a pour ainsi dire pas eu de presse. Trois tentatives avaient vainement été faites : telles que la fondation des *Nouvelles de Batavia* (qui ne contenaient guère que des traductions de journaux hollandais), puis des *Nouvelles de l'étranger (Kairai Shimboun)*, qui parurent 2 ans, mais n'eurent que 2 abonnés fidèles.

En 1867, on vit apparaître plusieurs journaux, mais ils ne durèrent pas ; ils s'imprimaient d'ailleurs par la xylographie et non au moyen de caractères mobiles.

En 1871, on fonda le *Tokyo Yokohama Mainitchi Shimboun*, puis l'année suivante le *Hotchi* et le *Nitchi Nitchi Shimboun*, qui vivent encore. D'autres publications suivirent bientôt, mais leur impression n'était terminée qu'à midi ; les porteurs les transportaient si doucement à domicile que le journal du matin devenait ainsi un journal du soir. Les tirages les plus forts n'atteignaient que quelques milliers d'exemplaires.

Depuis 1894, à la suite de leur victoire sur la Chine, les Japonais ont fondé de nombreux journaux et certains, comme le *Yorozou Tchobo*, de Tokyo, et le *Osoka Asaki*, tirent à 100.000 exemplaires. Les premiers journalistes, qui ne gagnaient autrefois que 250 fr. par mois, sont maintenant payés à raison de 1.250 fr. par mois. Mais beaucoup d'entre eux ne gagnent encore que de 125 à 135 fr.

Actuellement, le Japon compte 1.500 publications diverses, dont 400 journaux proprement dits. A Tokyo, il existe 20 quotidiens, dont un rédigé en

Digitized by Google

anglais ; les autres sont composés dans le langage écrit du japonais, qui diffère beaucoup de la langue parlée, ce qui empêche le peuple de pouvoir les comprendre. Le *Djidji Shimpo* (le *Temps*) est le seul journal qui possède un service télégraphique bien organisé. L'Empire n'a pas encore un seul journal du soir. Les journaux se vendent environ un demi-sou le numéro. Les annonces sont très nombreuses et ne se payent que de 5 à 15 sous la ligne, alors que cette ligne équivaut à 5 ou 7 lignes d'un journal européen. Les revues sont aussi nombreuses et sont souvent l'organe d'une société savante ou autre.

AMÉRIQUE ET DIVERS

Canada : *Immigration.* — Le chiffre des immigrations, pour une période d'une année prenant fin au 30 juin 1902, marque un accroissement de 15.490 sur la période correspondante en 1900-1901. Cette année, le chiffre des arrivants a été de 64.634. Sur ce chiffre, 17,000 venaient de la Grande-Bretagne et 24.000 des États-Unis. Le reste venait du continent européen. L'immigration britannique s'est accrue de plus de 5.000 pendant la dernière année. Parmi les nouveaux venus il faut signaler un 1er convoi de colons anglais venant de la Patagonie argentine, où ils n'ont pu s'acclimater. D'autres suivront. Les arrivants ont occupé 2.250.000 acres de terre, contre 1.300.000 pour l'année précédente.

Parmi les colons exotiques de l'Ouest, les plus nombreux sont aujourd'hui les Galiciens, venant des provinces slaves de l'Autriche. Ils forment un groupe d'environ 15.000 âmes, principalement au Manitoba. Ce sont de bons colons et des catholiques. Le P. Lacombe s'était occupé, il y a 2 ans, de faire venir des prêtres parlant leur langue. Ce projet, qui avait rencontré quelques difficultés, vient d'aboutir favorablement.

Les Américains au Nord-Ouest. — Depuis peu il se produit, des États-Unis vers les territoires du Nord-Ouest canadien, un exode qui va sans cesse grandissant. En effet, dans les chiffres ci dessus on relève 24.000 immigrants des États-Unis, contre 17.000 de Grande-Bretagne, ce qui est une proportion tout à fait anormale. Si l'on consulte le nombre des *homesteads* (terrains de préemption) acquis en 1901 au Manitoba et au Nord-Ouest, on constate que le 1er rang revient aux Américains, qui en possèdent 3.258, contre 1.952 à des Canadiens de Québec et Ontario, 969 à des Austro-Hongrois (presque tous Galiciens), 963 à des Anglais, 48 à des Français, etc. Ces Américains viennent non seulement des régions voisines du Nord-Ouest : Dakota, Iowa, Minnesota, mais aussi du Colorado et du Texas. C'est donc l'indice d'un mouvement régulier et croissant qui se produit vers les riches terres à blé de l'Ouest.

Par suite, il ne faudrait pas être étonné de voir 100.000 cultivateurs américains établis dans l'Ouest d'ici 3 ou 4 ans. Et comme ces nouveaux colons ne dépouillent pas à la frontière leurs idées américaines, au nombre desquels fleurit maintenant l'impérialisme, il peut en résulter, ainsi que le fait remarquer très justement la *Presse*, de Montréal, un sérieux danger politique

Digitized by Google

pour l'avenir. Ajoutons que, par ce temps de *trusts*, les Américains cherchent à acquérir la prépondérance financière dans d'importantes sociétés de chemins de fer, canaux, etc., au Canada, et l'on comprendra facilement le gros point noir qui surgit à l'horizon du Dominion.

Amérique du Nord : *Point culminant.* — M. W. A. Dickey, prospecteur, avait signalé, en 1897, une très haute montagne dans l'Alaska. Celle-ci a été reconnue depuis, et on a constaté que c'est le plus haut sommet de l'Amérique septentrionale; on lui a donné le nom de mont Mac-Kinley. Cette montagne, d'après M. Robert Muldrow, chargé d'explorer la vallée de la Shushitna en 1898, est située par 63°,5′ lat. N. et 151° long. O. Gr.; son altitude est de 6.139 mètres. Le mont Mac-Kinley se trouve près des sources de la Shushitna et de la Kuskowin. La vallée de la Chulitna, qui s'ouvre à 48 kilom. de cette cime, n'est qu'à l'altitude de 150 mètres. Le relief est recouvert d'une carapace de glace jusqu'à l'altitude de 600 à 650 mètres, ce qui donne naissance à d'importants glaciers; l'un d'eux, qui s'écoule vers le S.-E. et qui alimente la Chulitna, a un développement de 32 à 48 kilom. et une largeur qui varie de 9.600 à 12.800 mètres.

Colonies : *Comité consultatif de défense.* — Un décret d'août 1902 a créé, auprès du ministre des colonies, un comité consultatif de la défense des colonies. Ce comité est composé de 3 généraux de division des troupes coloniales, de 4 généraux de brigade des mêmes troupes, d'un général sous-chef d'état major, d'un contre-amiral, du directeur des troupes coloniales et du chef du bureau militaire au ministère des colonies. Ce comité sera assisté par les directeurs du ministère des colonies, les inspecteurs généraux des travaux de l'artillerie et du génie pour la défense des côtes. Les gouverneurs des colonies pourront aussi y être appelés, ainsi que les officiers généraux et supérieurs ayant exercé des commandements aux colonies. Enfin, un personnel composé d'un officier supérieur et de 3 officiers subalternes est attaché sous le nom de « section d'études » au comité pour l'aider dans ses travaux et préparer ses délibérations.

Ce comité, qui devrait exister depuis longtemps, aura à se préoccuper de mettre en complet état de défense, nos colonies. Il ne suffit pas, en effet, d'y élever des travaux défensifs, il faut encore les pourvoir de l'outillage propre à organiser la défense sur place, y créer des ateliers, des arsenaux, une réserve des troupes indigènes et envoyer à l'avance les officiers destinés à encadrer ces troupes.

Par décret récent, ont été nommés membres du comité de défense : les généraux de division Voyron, Dodds, Javouhey; les généraux de brigade Laserre, Boyer, Pennequin, Combes, Fumin, Brun; le capitaine de vaisseau Adigard, le lt-colonel Barrand; les généraux inspecteurs Peigné, Castay; le contre-amiral Marquer; M. Kermorgant, inspecteur gal du service de santé; MM. Binger, Vasselle, Dubard, Bloch, directeurs au ministère des colonies.

Le général Voyron a été nommé président du comité.

Digitized by Google

Gouverneurs. — Par décret du 15 oct. 1902 son nommés : gouverneur de la Guadeloupe, M. de La Loyère ; de Mayotte, M. Martineau ; secrétaire g^al de l'Afrique occ^le M. Merlin ; l^t-gouverneur du Sénégal, M. C. Guy.

Marins et soldats français en Amérique (1778-1783), par le Vte DE NOAILLES. Perrin, éd^r, 1902. — L'auteur de cet ouvrage, dont les ancêtres ont payé de leur personne dans la guerre de l'Indépendance de l'Amérique, était mieux qualifié que personne pour rechercher, commenter et publier, comme il l'a fait, d'intéressants documents puisés au dépôt de la Guerre et aux archives de la Marine. Il nous montre comment, à cette époque frivole où la cour de Louis XV ne songeait qu'à jouir d'une paix honteuse, des ministres comme le duc de Choiseul et le c^te de Choiseul-Praslin surveillaient avec un soin jaloux ce qui se passait au delà de nos frontières et préparaient la revanche du désastreux traité de 1763. Quand, après la perte du Canada, les colonies anglaises de l'Amérique du nord commencèrent à témoigner leur mécontentement, Choiseul chargea des émissaires de confiance de suivre pas à pas en Angleterre et en Amérique les progrès de leurs idées séparatistes. Dès 1767, près de 10 ans avant le soulèvement, le b^on de Kalb est envoyé en mission dans ce but.

La lutte éclate. Les Américains ne reçoivent d'abord que des volontaires et des armes. Puis la France prend part ouvertement à la lutte. M. de Noailles nous retrace les campagnes des amiraux d'Estaing, de Guichen, de Grasse, les opérations de Rochambeau aboutissant à la capitulation d'Yorktown. De nombreuses pièces justificatives, des portraits, cartes, etc., et une table des noms cités complètent ce bel ouvrage, qui par les documents qu'il renferme (lettres et instructions) et l'intérêt avec lesquels ils sont présentés par l'auteur, ajoute une nouvelle pierre à l'édifice de nos gloires nationales, et à l'histoire de la guerre d'Amérique.

Atlas Stieler, Gotha, J. Perthes. — Nous avons déjà annoncé la nouvelle édition de cette œuvre géographique remarquable entre toutes et dont il est superflu de faire l'éloge. Elle contiendra 100 cartes et sera complète en 50 livraisons à 75 centimes. Le fascicule qui vient de paraître renferme les cartes suivantes : Suisse ; Alpes orientales ; Pays-Bas et Belgique ; Sibérie occidentale ; Asie centrale ; Chine ; Australie ; Océanie méridionale ; Mexique ; Antilles. Quelques-unes de ces cartes, comme celles des îles océaniennes, de la Nouvelle Guinée par exemple, ont ceci de particulier qu'elles constituent des éléments nouveaux, les connaissances géographiques les concernant étant publiées pour la 1re fois. Toutes ces cartes gravées sur cuivre se distinguent par leur netteté et la bonne harmonie du coloris.

La **Commissao de cartographia**, du ministère de la marine de Portugal, contenue la publication de ses belles cartes coloniales à grande échelle. Signalons celle du port de Beira, des barres de Rio Tajungo (Mozambique) et de Beteul (Goa), des vents et courants de l'Atlantique central, etc. ; enfin, une carte des îles du Cap-Vert au 1/1.500.000 et une de l'Angola au 1/3.000.000. Cette dernière, qui est en couleurs et fort remarquablement exécutée, est l'œuvre la plus récente concernant cette région dont l'intérieur est encore peu connu. Il importe de la signaler.

France-Album, 51, cité des Fleurs, Paris. — Nous avons déjà signalé les 1ers fascicules de cette très intéressante publication concernant l'Algérie-Tunisie. D'autres viennent de paraître, aussi curieux et illustrés avec plus de soin encore. C'est d'abord Tunis, avec ses souks, ses mosquées, ses rues arabes si pittoresques. Puis Carthage avec ses ruines, son musée, sa basilique ; le Bardo, des scènes et types indigènes.

L'album d'Alger est le type des 18 d'Algérie que nous ne saurions trop recommander. Les merveilles pittoresques d'Alger, ses quais monumentaux, le curieux quartier

Digitized by Google

arabe de la Kasbah, ses environs déjà célèbres, le Jardin d'essai, Bouzaréa, N.-D d'Afrique, sont un attrait pour un pays qui est devenu séjour d'hivernage. Puis c'est Oran avec sa position magnifique, dominée par les vieux forts espagnols; Constantine, perché sur un rocher au pied duquel est creusé le ravin du Rummel, avec ses grottes, ses arches naturelles, ses précipices, dont les belles photogravures de l'album peuvent à peine donner un aperçu. — Chaque fascicule 0 fr. 60.

Revista portugueza colonial e maritima. — Sommaire du 20 sept. 1902 : Rapports entre la Flandre et le Portugal 1094-1682, *O. Godin.* — De S. Salvador à la rivière Cuilo, *Faria Leal.* — Transportation pénale et colonisation, *Silva Telles.* — Mouvement colonial, *Barbosa de Bettencourt.* — Notes navales. — Revue d'outremer, *Ribeiro.*

Bizerte port franc. Tunis, 1902 — L'auteur, M. Delécraz, fait ressortir les avantages considérables qui résulteraient de la création d'un port franc à Bizerte.

La Tripolitania e l'Italia, par G. Ricchieri, Albrighi Sedati, éd., Milan.

Sommaires bibliographiques.

Les nationalités en Autriche-Hongrie, p. Jaray (carte). *Quest. Diplom.*, 15 j^t^, 15 a^t^ 02.
La conf^ce^ coloniale de Londres, p. Leroy-Beaulieu. *Comité Afr. fr^ce^*, sept. 02.
Le dessèchement du Zuyderzée. *Mouv. géogr.*, 7, 14 sep. 02.
La question de Gibraltar, historique depuis l'occupation anglaise. *Marine fr^ce^*, 15 s. 02.
Malte et Bizerte, p. E. Fallot (cartes). *Quest. Diplom.*, 1 août 02.
Bizerte, p. le cap. Espérandieu, *Rev. Cercle mil^re^* 16, 23, 30 août 02.
Bizerte, p. René Pinon. *Rev. Deux Mondes*, 1 sept. 02.
Le Sahara, le Soudan et les transsahariens. *Rev. Deux Mondes*, 1 oct. 02.
La liaison du Tidikelt au Niger, p. Dornin (carte). *Rev. de Géogr.*, oct. 02.
Raid du l^t^ Cottenest chez les Touareg. *Comité Afr. fr^ce^*, août 02.
Campagnes au Tchad (1899-1901) (carte), p. de Lamothe. *R. Cercle Mil.*, 6 sep.-11 oct. 02.
La délimitation de Zinder, p. A. Terrier (carte). *Quest. Diplom.*, 15 oct. 02.
État du Congo : campagne du l^t^ Hecq contre les Batétéla. *Mouv. géogr.*, 31 a^t^, 7 s. 02.
La région australe de Madagascar, p. G. Grandidier. *Géographie*, 15 juillet 02.
La forêt tropicale en Afrique, p. A. Breschin. *Géographie*, 15 juillet 02.
Colonisation du Caucase, Turkestan, Sibérie, p. P. Barré. *Rev. de Géogr.*, a^t^, s. 02.
Les chemins de fer l'Asie Mineure. *Rev. de Géogr.*, juillet 02.
Indo-Chine : États Chans français, p. Xieng-La. *Comité Asie fr^ce^*, j^e^, j^t^ 02.
Kiao Tchéou, présent et avenir, p. Moreux. *Rev. Indo-Ch^ne^*, 19 mai 02.
La Mandchourie russe. *Rev. Deux Mondes*, 1 juillet 02.
Les Indes néerlandaises, p. P. Dassier. *Comité Asie fr^ce^*, août 02.
La population des États-Unis, p. Levasseur (carte). *Rev. de Géogr.*, juillet, 02.
La défense maritime des colonies. *Quest. Diplom.*, 15 août, 1, 15 sept. 02.
Forces maritimes en Extrême-Orient. *Comité Asie fr^ce^*, j^e^ 02; *Rev. de Géogr.*, oct., 02.
La fortune française à l'étranger. *J. Officiel*, sept. 02; *Quest. actuelles*, 4, 11 oct. 02.
La gendarmerie nationale. *Armée et Marine*, 19 oct. 02.

Le Gérant, Édouard MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 19464-15-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

LE LIVRE JAUNE SUR LE SIAM

Le traité franco-siamois du 7 octobre 1902, accueilli d'abord avec froideur, a suscité depuis une vive opposition dans la plupart des milieux coloniaux, lorsqu'on s'est bien rendu compte des circonstances dans lesquelles il avait été signé et des conséquences qu'il comportait. La publication qu'a faite, dans le courant de novembre, le ministère des affaires étrangères d'un *Livre Jaune* sur les négociations antérieures, n'a nullement désarmé l'opposition contre ce traité. Le groupe colonial de la Chambre, composé de députés appartenant à toutes les nuances de l'opinion, s'est prononcé très nettement contre la ratification du traité et a chargé à l'unanimité son président, M. Étienne, de faire auprès de M. Delcassé une démarche tendant à ce que cet acte diplomatique ne soit pas soumis au Parlement. Mais le ministre des affaires étrangères s'est refusé à prendre cet engagement.

Ce n'est pas seulement en France que le traité est mal accueilli ; il semble, en effet, l'avoir été plus mal encore en Indo-Chine. Les Français établis à Bangkok et une centaine de représentants de nos protégés ont adressé une pétition aux Chambres leur demandant de ne pas ratifier le traité dans sa forme actuelle. Les pétitionnaires font valoir que les provinces de Melouprey et Bassac, acquises contre la restitution de Chantaboun au Siam, « sont sans aucune valeur tant au point de vue commercial qu'au point de vue militaire. Ce sont autant de landes désolées où ni homme ni bête ne peut vivre. Or, il n'était pas besoin d'un nouveau traité pour entrer en possession de ces régions que le traité de 1867 nous reconnaissait implicitement par ses articles 2 et 4 (1). »

Quant aux droits différentiels que le Siam s'interdit d'établir, les pétitionnaires se demandent sur quoi porteraient ces droits, les échanges étant nuls. D'ailleurs un petit pays comme le Siam s'aviserait-il d'indisposer un voisin redoutable par le jeu dangereux des tarifs différentiels?

Pour ces avantages problématiques la France renonce à la zone neutre et à Chantaboun, sans même se faire rembourser les 7 ou 8 millions de francs dépensés dans cette ville en constructions. C'est là un excès de générosité de notre part et il eût été d'une politique pra-

(1) Voir plus loin p. 699, le texte du traité de 1867.

Digitized by Google

tique d'obliger le Siam à ce remboursement. Les Siamois pourront désormais élever des fortifications dans la zone qui était neutralisée; mais, contrairement à une opinion première, ils ne pourront pas entretenir d'embarcations armées sur le Mékong et le Tonlé Sap. L'art. 2 du traité du 3 octobre 1893 le leur interdit et il reste toujours en vigueur.

D'autre part, M. Jourdan, délégué du Cambodge au conseil supérieur des colonies, a adressé le 14 novembre au ministre des colonies, une longue lettre de protestation contre le traité. Il y déclare que l'attente du roi et des populations du Cambodge est déçue, leurs revendications n'ayant cessé de porter sur les provinces cambodgiennes de Battambang et d'Angkor, abandonnées sans leur consentement au Siam en 1867. Il établit aussi que, par suite de la mauvaise foi des Siamois, toute transaction est impossible entre les habitants de ces provinces et nos nationaux ou protégés. Voici ce passage de sa lettre qui est caractéristique :

« La conséquence de notre insouciance, c'est que, jusqu'ici les négociants français établis au Cambodge ont vainement essayé d'entretenir des relations commerciales sérieuses et suivies avec Battambang. La Citadelle (siège du gouvernement), hostile surtout aux Français, a toujours paralysé secrètement toute espèce de transaction avec eux, en obligeant l'indigène à refuser les moyens de transport et la main-d'œuvre, en facilitant la fuite des débiteurs poursuivis, allant même jusqu'à maltraiter et punir les Siamois coupables d'avoir accepté les offres de nos nationaux. Un seul des négociants fixés au Cambodge, M. Dupuy, a eu le courage d'installer un comptoir à Battambang ; or, j'apprends que, si fortement trempé qu'il soit pour la lutte, malgré son intelligence des affaires et son activité, il s'est vu forcé de liquider sa maison et de quitter le pays. S'il y fût resté, la Citadelle aurait consommé sa ruine!

« Toutes ces difficultés, il faut bien le reconnaître, proviennent de notre manque d'énergie. Au lieu de faire comme l'Anglais... s'insinuer d'abord, s'imposer ensuite et au besoin savoir prendre, nous sommes hantés de l'idée fixe d'éviter à tout prix un conflit avec l'Oriental. Nous tâtonnons devant l'obstacle et, si nous le jugeons insurmontable ou dangereux, nous liquidons ; ce qui veut dire que nous souffrons qu'à côté de nous d'autres accaparent (et ce sont toujours les mêmes !) ce que l'intérêt et la dignité de la France nous imposaient le devoir de garder.

« Qu'on y réfléchisse!... les Orientaux n'ont de respect que pour les forts et les capitulations successives ne sont pas les meilleurs moyens

Digitized by Google

d'éviter tout conflit avec eux ; bien au contraire, elles ne peuvent que les provoquer et les rendre plus tard inévitables »

L'examen du *Livre Jaune* permet de constater que tous les documents qu'il renferme sont relatifs aux difficultés, jamais aplanies, qui ont eu lieu avec le Siam pendant ces 9 dernières années. Ce recueil diplomatique, outre le traité de 1893 et celui de 1902, contient 79 dépêches allant du 18 février 1894 au 25 octobre 1902. Cette dernière adressée par M. Delcassé à M. Dutasta, chargé d'affaires de France à Bangkok, est une note explicative du dernier traité. Enfin le *Livre Jaune* contient le texte de la convention anglo-siamoise du 29 novembre 1899 relative aux protégés.

Dès les premiers temps qui suivirent la conclusion du traité de 1893, des divergences sérieuses d'opinion se produisirent sur l'interprétation des clauses du traité, ainsi qu'en témoigne M. Pavie, ministre de France à Bangkok. Son successeur, M. Defrance, n'est pas plus heureux. Il s'en ouvre au ministre des affaires étrangères, M. Berthelot, dans une dépêche du 30 novembre 1895, où il constate que nous sommes autorisés à imposer au Siam des obligations considérées comme résultant du texte du traité, tandis que le Siam élude ces obligations parce qu'elles ne sont pas explicitement désignées. Il en résulte l'impossibilité d'avoir des relations cordiales; « les réclamations incessantes que nous avens à formuler, les réponses toujours identiques que le gouvernement siamois doit nous adresser, l'empêchement radical de toute solution, sont des causes de froissements continuels. »

Sur la question des protégés, il n'est point possible de tomber d'accord, ainsi qu'il résulte d'une dépêche de M. Hanotaux à M. Hardouin, gérant de notre consulat à Bangkok (25 octobre (1897) et rendant compte d'une entrevue avec le roi de Siam, alors à Paris. Ce dernier estimait alors avoir rempli ses obligations en autorisant le départ de tous les habitants visés par l'art. 4 de la convention du 3 octobre 1893. « Mais il sait, ajoute M. Hanotaux, que nous revendiquons le droit de protéger de nombreuses populations transportées dans ses états depuis de longues années et devenues, dit-il, sujettes du Siam, tant par le fait du séjour et des mariages mixtes que par l'effet des lois. Or il conteste à la France le droit de réclamer les Annamites, Laotiens, etc., devenus sujets siamois. »

Puis, M. Hanotaux ajoute: « Le roi a suggéré un projet d'entente sur

Digitized by Google

les bases d'un arrangement concerté récemment entre son gouvernement et le gouvernement anglais à propos des Birmans. J'ai répondu que nous n'aurions pas d'objections à nous prêter à un accord analogue à l'arrangement dont il s'agit, dans le cas où une convention régulière interviendrait entre le Siam et la Grande-Bretagne. »

C'est ce projet qui est devenu la convention anglo-siamoise du 29 novembre 1899 et par assimilation de laquelle ont été rédigés les articles 5, 6, 7 du traité de 1902 concernant les protégés.

En 1898, nouvelles et inutiles négociations de M. Defrance avec les Siamois.

En 1899, M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, se rend à Bangkok, voit le roi, l'entretient des difficultés existantes et propose la solution suivante dans une dépêche à M. Guillain, ministre des colonies :

Bangkok, le 21 avril 1899.

Je viens d'avoir une dernière entrevue avec le roi, où nous sommes arrivés à la conclusion de nos précédents entretiens. J'ai demandé au roi, puisqu'il était, comme nous, décidé à établir des relations de mutuelle confiance et d'amitié entre nos deux pays, d'en donner des preuves et de montrer qu'il entend rendre aux Français la part d'influence à laquelle ils ont droit au Siam. Après examen de la situation, il a été convenu :

1° Que le roi allait demander immédiatement au gouvernement français un ingénieur des ponts et chaussées, pour être mis à la tête du service des travaux publics du gouvernement local, qui comprend la ville et le port de Bangkok ;

2° Que l'enseignement du français serait rendu obligatoire dans les collèges du Siam et des professeurs français appelés à les diriger.

En retour, je me suis engagé à vous demander l'acceptation des solutions suivantes aux questions actuellement en discussion :

1° Tous protégés actuellement inscrits sont reconnus par le Siam; la légation de France fera elle-même la revision des listes et éliminera les noms inscrits par fraude ou erreur. Pour l'avenir, les Annamites, Laotiens, Cambodgiens, venus s'établir au Siam, seront protégés français jusqu'à la seconde génération; les petits-fils seront sujets siamois. Les Chinois pourront être protégés français s'ils sont nés dans une possession française ou y ont un établissement quelconque;

2° Zone de 25 kilomètres. La clause du traité de 1893 est maintenue,

Digitized by Google

mais il est entendu que nous lui donnerons une interprétation strictement militaire, que le texte semble d'ailleurs indiquer, et que nous n'y entraverons pas l'administration siamoise.

3° Le gouvernement siamois nous cède les provinces de la rive droite du royaume de Luang-Prabang ;

4° Nous évacuons Chantaboun qui est, du reste, pour nous sans valeur stratégique, politique ou économique.

Je crois que ces conditions nous sont en tous points favorables et qu'elles représentent le maximum de ce qui pourrait être obtenu. Je demande instamment au gouvernement de les accepter ; notre situation au Siam est mauvaise pour notre intérêt. Nous pouvons aujourd'hui la modifier profondément et reprendre ici en peu de temps notre place. Les rapports d'amitié que j'ai noués avec le roi et ses frères m'ont aidé à arriver à un résultat presque inespéré.

Je prie le ministre des affaires étrangères de donner le pouvoir à notre chargé d'affaires de signer, sur les bases indiquées ci-dessus, un arrangement avec le roi de Siam. Tout est prêt et peut se terminer immédiatement.

Je quitte Bangkok pour Saïgon demain matin.

Doumer.

M. Delcassé, ministre des affaires étrangères, poursuit alors les négociations avec le ministre de Siam à Paris. Mais les instructions reçues par ce dernier de son gouvernement diffèrent sensiblemeut des propositions énoncées par M. Doumer; aussi, M. Delcassé demande-t-il au Phya Suriya de lui faire connaître d'une façon précise par écrit les vues du Siam. Or ces vues ne cadraient nullement avec celles exposées à M. Doumer. C'est ainsi que le gouvernement siamois limitait la liste des protégés français et en excluait notamment tous les sujets chinois. En outre il n'était plus question de l'engagement d'un ingénieur français, ni de l'enseignement du français dans les collèges siamois. Encore une fois le Siam se dérobait, se contentant de faire des réponses dilatoires.

M. Delcassé, qui, dans une dépêche du 4 juillet 1899, exposait à M. Defrance, le résultat de ses déconvenues à Paris, chargeait notre ministre à Bangkok de reprendre les négociations. La dépêche ci-dessous de M. Defrance montre bien qu'avec les procédés des Siamois il était difficile, non seulement de s'entendre, mais même de se comprendre.

Digitized by Google

Bangkok, le 6 octobre 1899.

J'ai eu, avant-hier et hier, deux longues conférences avec le ministre des affaires étrangères. J'ai dû constater qu'il n'y a eu, en réalité, entre le roi et le gouverneur général, accord que sur ces points : cession des territoires de Luang-Prabang sur la rive droite et évacuation de Chantaboun. Le ministre des affaires étrangères m'a affirmé que jamais le roi n'avait approuvé la note personnelle et confidentielle qui lui a été envoyée par M. Doumer au moment de son départ. Il m'a présenté une autre note, différant essentiellement de celle que nous connaissons, en me disant qu'elle avait été rédigée par le roi lui-même et remise la veille de son départ à M. Doumer. Nous nous trouvons en présence du plus grave des malentendus. Le gouvernement royal est bien d'accord avec nous pour prendre comme bases générales des négociations les résultats des conversations qui avaient eu lieu entre le roi et le gouverneur général, mais ces résultats, qui pour nous sont ceux mentiounés dans la note de M. Doumer au roi, sont pour les Siamois ceux énumérés dans la note du roi à M. Doumer et les deux notes divergent sur la plupart des points.

La question de la protection est tout entière à discuter et à régler. Le ministre a été jusqu'à demander la communication préalable de nos listes. Le gouvernement siamois a la prétention de limiter à la seconde génération la durée de la protection, même pour les citoyens français. Il n'admet pas pour l'avenir que les Chinois ayant établissement dans une possession française aient droit à la protection.

Malgré ces divergences d'opinion M. Defrance continue les pourparlers à Bangkok. Mais, en présence de la mauvaise volonté évidente du Siam, M. Delcassé prend le parti de suspendre les négociations, ainsi qu'il résulte de la dépêche suivante adressée à M. Defrance :

Paris, le 20 février 1900.

En me référant à votre télégramme du 31 janvier, je dois constater, une dernière fois, la situation créée par le gouvernement siamois, en ne reconnaissant nos concessions par aucune concession correspondante, positive et franche.

La négociation actuelle avait pour objet des accords destinés à préciser le traité de 1893, que nous ne pouvions considérer comme exécuté, alors que toutes nos interprétations en étaient repoussées à Bangkok. Les résistances du gouvernement siamois à cette entente nouvelle nous font déses-

Digitized by Google

pérer d'obtenir cette large exécution qui eût, seule, justifié la sanction de l'évacuation de Chantaboun que le gouverneur général de l'Indo-Chine, au cours de sa visite à Bangkok, avait acceptée contre la remise de la partie du Luang-Prabang située sur la rive droite du Mékong.

Afin de prévenir une rupture, et pour l'avenir même de nos relations, il me paraît que cette situation commande d'interrompre les pourparlers afin de laisser se produire des conditions plus favorables d'entente. Il dépendra du Siam de les préparer en prenant, vis-à-vis de nous, dans l'intervalle, une attitude plus conforme aux nécessités de bon voisinage.

Delcassé.

Les négociations ne sont reprises que dans l'été de 1901, au moment où M. Klobukowski succède à M. Defrance. M. Delcassé, à la date du 24 juillet 1901, envoie à notre nouveau ministre à Bangkok des instructions très fermes dont voici les passages les plus saillants :

La situation actuelle du Siam se résume en ceci que, malgré le traité de 1893 et surtout depuis ce traité, les Siamois nous ont tenus, autant qu'ils l'ont pu, à l'écart de leur vie politique, administrative et économique. Ayant forcément à compter avec des éléments européens, ils se sont appliqués, dans la partie du royaume qui n'est pas affectée par l'arrangement franco-anglais de 1896, c'est-à-dire dans le bassin du Ménam, à introduire divers éléments étrangers, l'élément français excepté, toutes les fois qu'ils ont dû rechercher des concours extérieurs pour réaliser certains progrès ou des réformes qui s'imposaient à eux. Il en résulte que de nombreuses influences se font sentir pratiquement au Siam, sauf la nôtre qui devrait être au premier rang et que les Siamois sont parvenus, en fait, à éliminer...

En ce qui concerne le Luang-Prabang, nous ne saurions abandonner les justes prétentions de ce pays sur la rive droite du Mékong en sanctionnant les empiétements successifs du Siam. Vous aurez soin de maintenir les revendications que nous avons formulées depuis 1893, tout en laissant entendre aux Siamois que nous sommes prêts à rentrer en pourparlers avec eux pour délimiter équitablement les territoires contestés.

Pour le cas où, s'obstinant dans ses défiances actuelles, le gouvernement siamois ne se prêterait pas à modifier son attitude, il faut rechercher au moyen de quelles sanctions nous réussirions à lui en faire sentir la nécessité. Je retiens volontiers à ce sujet vos propres suggestions, m'en remet-

Digitized by Google

tant à vous de réaliser successivement les mesures proposées, au moment opportun, et en ménageant la gradation de manière à leur faire produire leur maximum d'effet. C'est ainsi que nous pourrions d'abord marquer notre mécontentement, en exécutant à Chantaboun des travaux d'aménagement et de réparation des bâtiments dans lesquels sont logées nos troupes d'occupation. Ces dispositions, qui feraient présumer une prolongation de notre séjour à Chantaboun, inquiéteraient sans doute le gouvernement royal, sans prêter à des réclamations ; et s'il témoignait de ses préoccupations, il serait aisé de lui faire comprendre que son attitude même nous oblige à constater que le moment de l'évacuation ne semble pas se rapprocher et que nous devons, en conséquence, améliorer matériellement une installation dont le terme se laisse de moins en moins prévoir.

Dès à présent, le gouvernement siamois doit sentir que le fait même de la prolongation de notre occupation tend, par la force des choses, à en modifier peu à peu le caractère. Par cela seul que le pavillon français aura flotté plus longtemps sur ce point, il deviendra plus malaisé de l'en retirer. Des habitudes seront prises, des intérêts se seront créés, qui opposeront des difficultés croissantes à notre départ, il y aura là des résistances dont le gouvernement de la République devra tenir compte. Le gouvernement siamois, s'il est sage, en tirera des conséquences qu'au besoin vous l'aiderez à apercevoir.

A la suite d'un voyage exécuté dans la province de Battambang, M. Klobukowski reconnut la nécessité d'y avoir un représentant en raison des intérêts du commerce avec le Cambodge. Par suite, un vice-consulat fut créé à Battambang. Le Siam accepta son établissement de mauvaise grâce et créa sous mains des obstacles de toute sorte à notre consul, M. de Coulgeans.

Les négociations se poursuivent, mais avec difficulté. Le 10 décembre 1901, M. Delcassé déclare que leur prolongation nous rendra plus exigeants. « Quant à l'occupation de Chantaboun, dit-il, les Siamois ne peuvent méconnaître que sa prolongation, qu'ils ont faite inévitable, en a peu à peu modifié le caractère au point de rendre indispensable une compensation à l'évacuation. »

M. Klobukowski ayant appelé de nouveau l'attention sur la situation de la province de Battambang, M. Delcassé lui répond, le 12 avril 1902, que son attention a été retenue « sur les intérêts qui lient cette province au Cam-

Digitized by Google

bodge ». Il déclare qu'il verrait volontiers, pour accroître notre influence, maintenir une canonnière dans les Lacs pendant les hautes eaux et même lui faire remonter leurs affluents. Il serait aussi désirable que la rivière de Battambang fût rendue plus accessible à notre commerce fluvial par des améliorations dans l'aménagement du chenal.

Le 18 juillet 1902, M. Delcassé complète à M. Dutasta, notre chargé d'affaires à Bangkok, les indications précédemment données au sujet de la situation revendiquée par la France dans le bassin du Mékong. Il lui annonce en même temps que des négociations vont s'ouvrir à Paris. Ce sont ces négociations qui ont abouti au traité du 7 octobre 1902.

Enfin une dépêche du 25 octobre, de M. Delcassé à M. Dutasta, constitue la justification en quelque sorte de ce traité. M. Delcassé fait ressortir que la cession de pêcheries sur le Tonlé Sap recule notre frontière de 25 kilomètres et que l'acquisition de 20.000 kil. carrés comprenant les provinces de Melouprey et Bassac rectifie avantageusement la frontière siamoise qui s'enfonçait comme un coin dans le Cambodge. Le traité ne change rien aux rapports du Luang-Prabang avec le Siam. Il ne modifie rien aux dispositions du traité de 1893, « qui nous ont assuré la possession de toutes les îles du Mékong, le droit exclusif de faire naviguer des bâtiments armés sur le fleuve et la faculté d'établir sur la rive droite des relais de batellerie et des dépôts de bois et de charbon. »

Au sujet de la zone de 25 kilomètres longeant le Mékong, M. Delcassé dit que cette zone devenait le refuge des rebelles et des malfaiteurs des deux rives qui savaient que ni la France ni le Siam ne pouvaient les y poursuivre. De là des difficultés incessantes. Il a donc été utile de renoncer à cette clause du traité de 1893. Mais, en vue de l'avenir, il a été stipulé que le Siam ne pourrait envoyer dans cette zone, ni même dans le bassin du Mékong, d'autres troupes que les troupes siamoises. Pour cette région il a été également convenu que le gouvernement siamois ferait appel aux capitaux et au personnel français, de préférence à d'autres étrangers, pour l'exécution de grands travaux publics.

Enfin M. Delcassé s'exprime ainsi au sujet des protégés :

Le même souci d'assurer de bons rapports pour l'avenir entre la France et le Siam m'a conduit à régler, sans rien abandonner de nos droits essentiels, l'épineuse question des protégés sur laquelle une obstina-

Digitized by Google

tion intransigeante n'eût réussi qu'à entraver la reprise des rapports normaux. Il n'y a qu'à se reporter aux arrangements conclus par le Siam avec les autres puissances pour constater que cette question n'a pas été réglée à notre égard d'une façon moins large et moins favorable.

Toutes les personnes d'origine asiatique, nées sur un territoire français, que ce soit une possession directe ou un pays de protectorat, auront droit à l'avenir, comme elles y ont eu droit dans le passé, à la protection française, à moins qu'elles n'aient émigré antérieurement à l'occupation de leur pays d'origine par les Français. Cette protection s'étendra à leurs enfants, mais non à leurs petits-enfants.

En ce qui concerne les Asiatiques actuellement protégés par la France au Siam, la liste en sera revisée et communiquée au gouvernement siamois. Mais ce travail sera effectué de telle sorte que nul de ceux qui ont régulièrement acquis la protection française n'en sera privé. Nous avons même, en ce qui concerne les Chinois déjà inscrits parmi nos protégés et qui ont été une source de difficultés fréquentes avec les autorités siamoises, exigé par une clause spéciale que la protection leur serait conservée.

Quant à l'avenir, le gouvernement siamois, d'une manière générale, s'engage à nous accorder toutes les facilités qui seraient reconnues par lui à d'autres puissances pour la protection des Asiatiques autres que ceux qui sont originaires de l'Indo-Chine.

En terminant M. Delcassé se déclare convaincu que le traité rétablira dans nos relations avec le Siam une pleine et entière confiance, nous permettant d'exercer à Bangkok une légitime influence, profitable à la fois aux intérêts des deux pays.

La réponse à ces avances et à ces espérances de M. Delcassé n'a pas été longue à venir. On sait que parmi les quelque 200 Européens employés par le Siam comme fonctionnaires il n'y a jusqu'ici qu'un seul Français, tandis qu'on compte 87 Anglais, 50 Allemands, etc. Le Siam, ayant, au lendemain du traité du 7 octobre, à pourvoir à la nomination de plusieurs étrangers, on pensait que, pour faire preuve de dispositions amicales envers la France, il ferait une part à nos nationaux. C'était mal connaître les Siamois dont les sentiments anti-amicaux envers la France ne semblent pas avoir changé d'un iota. En effet, seuls des non-Français ont été pourvus d'emploiset c'est à un Anglais, vice-consul à Bankok, qu'a été confié le poste de conseiller de justice, qui équivaut à vice-ministre

Digitized by Google

et lui assure, avec un traitement de 50.000 francs, une situation importante dans les conseils du gouvernement siamois.

Telle est la première réponse aux avances du gouvernement français et à la part de légitime influence que M. Delcassé se flatte d'obtenir à la cour de Bangkok. On peut se demander par suite si l'exécution du traité de 1902 ne soulèvera pas autant de difficultés pour certains de ses articles que celui de 1893.

Les documents publiés dans le *Livre Jaune* n'apportent aucun argument en faveur du traité de 1902. Mais ce qu'ils font admirablement ressortir, c'est l'esprit retors et la fourberie des Siamois dans toutes les négociations de ces 9 années. On ne s'explique pas qu'en présence du mauvais vouloir systématique des Siamois dans l'execution des clauses du traité de 1893, M. Delcassé n'ait pas fait preuve de plus d'énergie et exigé de plus sérieuses compensations. Que la cession des maigres provinces de Mélouprey et de Bassac soit la rançon de l'évacuation de Chantaboun, passe encore. Mais il est difficile de comprendre comment M. Delcassé n'a pu trouver rien de mieux, pour la zone neutre du Mékong, et surtout pour les provinces d'Angkor et de Battambang, que de les abandonner purement et simplement aux Siamois.

Si le Siam — qui n'avait pas d'ailleurs exécuté à leur égard les dispositions du traité — ne savait ou ne voulait y faire exercer les droits de police par les autorités locales, c'était au gouvernement français à revendiquer l'exercice de ces droits. Au lieu d'abandonner la zone neutre au Siam il devait chercher à y faire prévaloir son influence.

Qu'ont fait les Anglais dans la péninsule malaise vassale du Siam ? Ils ont envoyé un résident britannique pour trancher les difficultés en cours à Kélantan. Une fois installé il y restera. C'est un bon exemple ; à nous de le suivre.

Gabriel Vasco.

TRAITÉ FRANCO-SIAMOIS DU 15 JUILLET 1867 (1)

Le texte du traité de 1867 étant peu connu, nous le reproduisons comme document.

Art. 1er. — *S. M. le roi de Siam reconnaît solennellement le protectorat de S. M. l'empereur des Français sur le Cambodge.*

(1) Voir le texte du traité et de la convention de 1893, *Rev. Fr.* t. XVIII, p. 379.

Digitized by Google

Art. 2. — *Le traité conclu au mois de décembre 1863 entre les royaumes de Siam et du Cambodge est déclaré nul et non avenu, sans qu'il soit possible ou gouvernement de Siam de l'invoquer à l'avenir en aucune circonstance.*

Art. 3. — *S. M. le roi de Siam renonce, pour lui et ses successeurs, à tout tribut, présent ou autre marque de vassalité de la part du Cambodge. De son côté, S. M. l'empereur des Français s'engage à ne point s'emparer de ce royaume pour l'incorporer à ses possessions de Cochinchine.*

Art. 4. — *Les provinces de Battambang et d'Angkor (Nakhon Siemreap) resteront au royaume de Siam. Leurs frontières, ainsi que celles des autres provinces siamoises limitrophes du Cambodge, telles qu'elles sont reconnues de nos jours de part et d'autre, seront, dans le plus bref délai, déterminées exactement, à l'aide de poteaux ou autres marques, par une commission d'officiers siamois et cambodgiens, en présence et avec le concours d'officiers français désignés par le gouverneur de la Cochinchine. La délimitation opérée, il en sera dressé une carte exacte par les officiers français* (1).

Art. 5. — *Les Siamois s'abstiendront de tout empiètement sur le territoire du Cambodge et les Cambodgiens s'abstiendront également de tout empiètement sur le territoire siamois. Toutefois les habitants des deux pays auront la liberté de circuler, de faire le commerce et de résider pacifiquement sur les deux territoires respectifs. Si des sujets siamois se rendent coupables de quelques délits ou crimes sur le territoire du Cambodge, ils seront jugés et punis avec justice par le gouvernement du Cambodge et suivant les lois de ce pays; si des sujets cambodgiens se rendent coupables de délits ou crimes sur le territoire siamois, ils seront également jugés et punis avec justice par le gouvernement siamois, suivant les lois de Siam.*

Art. 6. — *Les bâtiments sous pavillon français pourront naviguer librement dans les parties du fleuve Mékong et de la mer intérieure qui touchent aux possessions siamoises...*

CONVENTION ANGLO-SIAMOISE (29 NOV. 1899)

Voici la partie de cette convention relative aux protégés :

Conformément à l'art. 5 du traité du 18 avril 1855, l'immatriculation

(1) Les commissaires français et siamois ne purent se mettre d'accord et la question de frontière resta depuis en suspens.

Digitized by Google

des sujets britanniques résidant au Siam comprendra les catégories suivantes, savoir :

1° Tous les sujets britanniques de naissance ou naturalisés, autres que ceux d'origine asiatique;

2° Tous les enfants ou petits-enfants nés au Siam, de personnes ayant le droit d'être immatriculées, aux termes de l'art. 1er ci-dessus, qui ont eux-mêmes, selon la loi anglaise, droit au statut des sujets britanniques. Ni les arrières-petits-enfants, ni les enfants illégitimes nés au Siam, des personnes spécifiées dans la 1re catégorie n'auront le droit d'être immatriculés.

3° Toutes les personnes d'origine asiatique, nées dans les possessions de la reine, ou naturalisés dans le Royaume-Uni, ou nées sur le territoire de l'un quelconque des princes ou états placés sous la suzeraineté de la reine ou ayant une alliance avec elle. A l'exception des personnes originaires de la Haute-Birmanie ou des états Chan britanniques qui auraient élu domicile au Siam avant le 1er janvier 1886;

4° Tous les enfants nés au Siam de personnes ayant le droit d'être immatriculées et figurant dans la 3e catégorie. Les petits-enfants nés au Siam de personnes figurant dans la 3e catégorie n'auront pas le droit d'être immatriculés au Siam comme protégés.

5° Les épouses en puissance de mari et les veuves de tous individus en droit d'être immatriculés sous l'une des catégories qui précèdent.

Les clauses de cette convention et celles du traité du 7 octobre 1902 sont conçues à peu près dans un même ordre d'idées. Néanmoins, le traité de 1902 laisse les Cambodgiens au Siam sous la juridiction des lois siamoises (art. 5), d'après un fâcheux précédent du traité de 1867. C'est là une regrettable exception à la règle posée dans le même article, disant que les Asiatiques originaires de pays français ou sous protectorat français sont placés sous la juridiction française. Par suite, les Annamites sont jugés d'après les lois françaises et les Cambodgiens d'après les lois siamoises. Les uns et les autres sont cependant sous le même protectorat français. Alors pourquoi cette inconcevable différence?

Digitized by Google

SAHARA

LE RAID DU LIEUTENANT COTTENEST

On n'a pas, jusqu'ici, attaché assez d'importance à la petite expédition heureusement accomplie par le lt Cottenest, adjoint à l'annexe d'In Salah, en plein cœur du Sahara, chez les Touareg Hoggar. La marche audacieuse du lt Cottenest, l'échec caractérisé qu'il a infligé aux Hoggar, vengeant et indemnisant à la fois les caravanes des indigènes du Tidikelt pillées par les Touareg, ont eu un retentissement considérable dans toute la région du Sahara central. Ce brillant fait d'armes accompli avec d'infimes ressources aura sans doute pour résultat de rendre la sécurité aux caravanes et d'ouvrir pratiquement à celles-ci la route du Soudan.

L'expédition était motivée par les incursions répétées des Hoggar dans les parages du Tidikelt. En 1901, plusieurs caravanes parties d'In Salah pour le Hoggar n'étaient pas revenues. Au commencement de 1902, deux petites caravanes avaient été assaillies dans le Mouydir et dépouillées par les Touareg. Le commandant du cercle d'In Salah donna alors l'ordre au lt Cottenest d'aller à la recherche des maraudeurs et de les obliger, de gré ou de force, à restituer les marchandises dérobées. Celui-ci leva aussitôt un goum parmi les tribus de l'est du Tidikelt qui avaient le plus souffert des déprédations des Hoggar et voulaient en tirer vengeance. Il réunit ainsi 130 hommes, dont un peloton d'élite du maghzen, fort de 40 Chaamba, tous armés de mousquetons ou de carabines du modèle 1874. Chaque homme portait 120 cartouches et 30 jours de vivres avec 2 outres pleines d'eau sur son méhari. En outre un convoi léger de 25 chameaux était chargé de 5.000 cartouches, de vivres de réserve et d'orge pour les chevaux.

La petite colonne quitta In Salah le 25 mars 1902 se dirigeant à marches lentes vers le plateau du Mouydir. Le lt Cottenest devait tout d'abord tâcher d'entrer en contact avec les Kel Mouydir et les assurer de ses intentions bienveillantes. Mais il sut bientôt à quoi s'en tenir en arrivant au puits de Rharis, un des points d'eau qu'il devait rencontrer. Il le trouva en effet comblé, ce qui, dans le désert, est un signe indéniable d'hostilité. Les puits étant fort espacés, la marche de la colonne en fut singulièrement gênée, et dut être vivement activée sur un terrain fort difficile à parcourir. Dans une marche de nuit le lt Cottenest et plusieurs

Digitized by Google

de ses hommes roulèrent dans un ravin, où ils se firent de sérieuses blessures. Le 9 avril on arriva à Hassi Aceksem. Le lt Cottenest, encore éprouvé par les blessures reçues dans sa chute, chargea ses goumiers de razzier les régions voisines. Un parti de Kel Mouydir fut rencontré et mis en fuite vers le Tifedest, abandonnant 2 morts sur le terrain. Quelques tentes touareg ne contenant que des femmes et des enfants furent ramenées avec 510 chèvres et 53 ânes. Ce bétail fut envoyé à In Salah sous la garde de quelques indigènes qui avaient rejoint l'expédition.

La colonne resta 10 jours à Assi Aceksem. Dans cet intervalle, les Daz Rali, du Hoggar, firent connaître qu'ils ne désiraient que la paix, et désavouaient les actes de Baba Ould Tamaklast qui avait pillé récemment les indigènes du Tidikelt. Le lt Cottenest se mit alors à la poursuite de ce dernier et arriva le 25 avril à Idelès. Cette localité, dont il a été souvent parlé, n'est qu'un pauvre village situé au N.-E. du massif du Hoggar, contenant seulement 7 ou 8 maisons en argile et une quinzaine de zeriba (enclos d'épines). La végétation est représentée par une trentaine de palmiers. Il n'y a que de rares cultures dont sont chargés une quinzaine de Harratin, du Tidikelt. Divers objets provenant d'une mission, comme des étuis de cartouches modèle 1874, ayant été trouvés dans une maison, celle-ci fut rasée. Comme il y avait lieu de croire que ces objets provenaient de la mission Flatters, on éleva à la place un petit monument commémoratif formé d'un palmier de 8 mètres avec l'inscription, en arabe et en français « Mission Flatters 18 fév. 1881-25 avril 1902 ».

La marche fut ensuite reprise. A Arrem Dehine, le 23 avril, le lt Cottenest apprit d'un indigène que les Dag Rali ne cherchaient qu'à le tromper en affichant des dispositions pacifiques, alors qu'ils réunissaient le plus possible d'hommes armés afin d'attaquer la colonne lorsqu'elle serait dans le Hoggar. Celle-ci était trop engagée pour reculer; aussi poursuivit-elle sa marche vers le sud. Elle arriva le 28 avril à Tazerousk, centre plus important qu'Idelès, et comptant au plus une cinquantaine de maisons et 4 hectares de terres irriguées et cultivées. Là encore on trouva des cartouches, un fusil 1886 et des objets variés provenant de diverses missions. Les Touareg avaient tous pris la fuite.

Le 3 mai, dans la nuit, le campement fut attaqué à coups de fusil par les Hoggar. Un peloton bien monté se mit aussitôt à leurs trousses et conduisit la poursuite jusqu'à 69 kilomètres du camp, sur un sol acci-

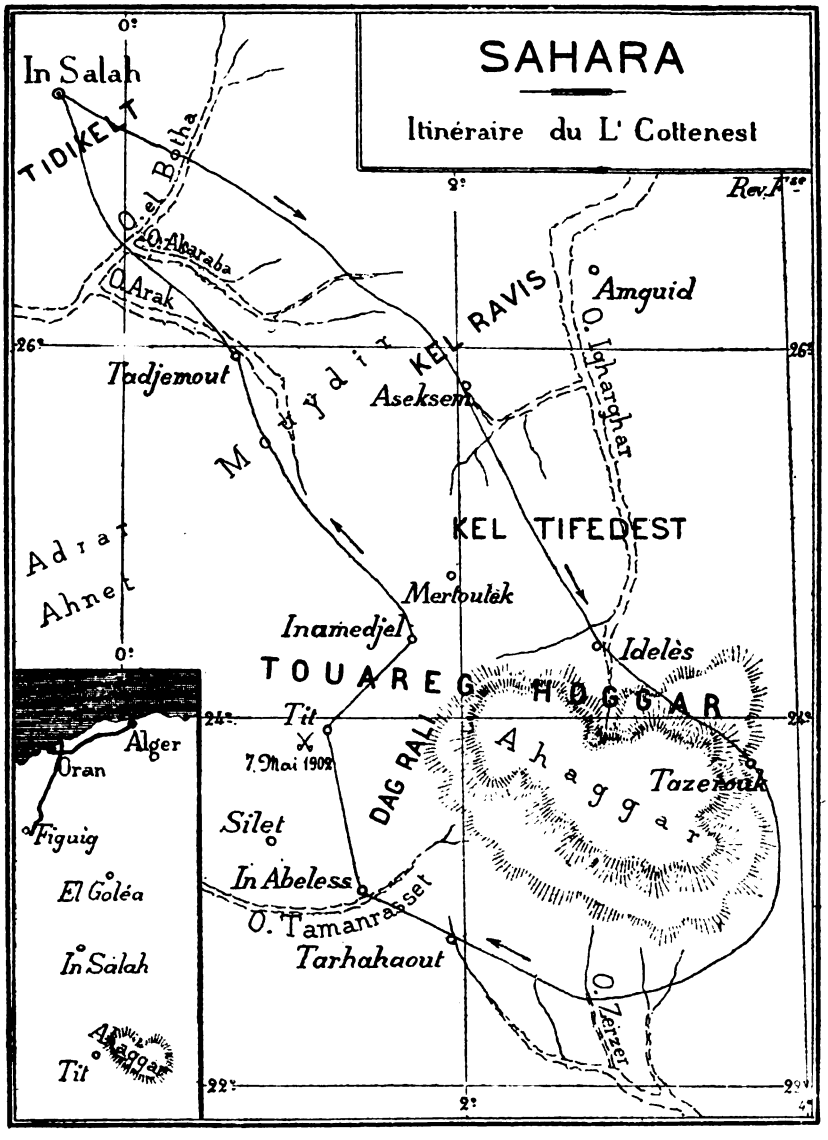
Digitized by Google

denté et rocailleux qui déchirait les pieds des chameaux. On recueillit ainsi quelques chameaux, des bagages, des négresses, une tente conique et verte, que les goumiers déclarèrent avoir appartenu au m^is de Morès. Après être ainsi arrivé en vue de l'oued Zerzer, 1re étape du Hoggar au Soudan, le peloton détaché rebroussa chemin et rejoignit, le 4 mai à Tarhaout, au sud du massif du Hoggar, le gros de la colonne. Celle-ci fut dès lors en contact constant avec les Touareg qui la surveillaient et l'épiaient. Elle venait d'achever sa pointe vers le sud et reprenait la route du Tidikelt, lorsqu'elle fut vivement assaillie le 7 mai, à Arrem Tit.

Arrivé en vue de ce point, le l^t Cottenest avait détaché 2 pelotons pour le contourner de chaque côté, en même temps qu'une patrouille de 6 hommes allait en reconnaissance à l'est. Tout à coup on vit revenir en poussant de grands cris cette patrouille qui avait découvert, dans un ravin, environ 300 Touareg qui montèrent à cheval aussitôt. Le l^t Cottenest les aperçut à 800 mètres se dirigeant vers lui. Sans perdre une minute, il ramena les 70 hommes qui lui restaient sur une gara rocheuse dont il fit occuper la partie avancée assez abritée. Le convoi et les animaux, entravés, furent placés en arrière. Voici, d'après le *Bulletin* du Comité de l'Afrique française, le récit de l'affaire, très chaude, qui s'engagea :

« Les Touareg s'avancèrent d'abord assez lentement au trot de leurs mehara, en poussant des cris très distincts, qui voulaient dire qu'ils feraient grâce, s'ils se rendaient, à certains groupes des gens du Tidikelt composant la troupe du l^t Cottenest. Leur allure lente et leur cohésion firent un instant espérer à ce dernier qu'il s'agissait, non pas d'une attaque, mais bien de l'arrivée des Dag Rali venant demander la paix dont ils avaient parlé. Aussi, malgré l'impatience de sa troupe qui voulait profiter immédiatement de l'avantage de la position, le l^t Cottenest empêcha d'abord qu'aucun coup de fusil fût tiré contre les arrivants. Ce fut de leur côté que partirent les premiers coups de feu, qui furent le signal d'une charge effrénée, accompagnée des cris de guerre des Touareg, auxquels répondirent la fusillade et les imprécations des moghazeni Chambaa. Arrivés à petite distance, ils lancèrent leurs javelots et sautèrent de mehari. On vit ces hommes, presque tous de grande taille, à la démarche imposante, marcher droit à leurs ennemis avec un réel mépris du danger. Ils ne tiraient pas, mais ils chargeaient à l'arme

Digitized by Google



Digitized by Google

blanche avec leur lance ou leur épée droite, repoussant peu à peu les moghazeni en nombre bien inférieur.

Les hommes du lt Cottenest furent obligés peu à peu d'abandonner leur convoi, et de se rallier sur le haut de la gara. Ce mouvement, prévu d'avance, s'opéra d'ailleurs avec ordre, et permit de recommencer immédiatement un feu violent sur les Touareg. Ces derniers se jetèrent derrière les rochers qui venaient d'être évacués par les moghazeni. Tandis que le gros de leur troupe fusillait les moghazeni réfugiés sur le haut de la gara, un certain nombre d'entre eux essayèrent de tourner à droite et à gauche; quelques Touareg se trouvaient à moins de 25 mètres de leurs adversaires, et les autres à une soixantaine. Néanmoins, il était fort difficile de les atteindre, puisqu'ils chargeaient leurs fusils à l'abri des rochers, ne se montrant un peu que pour tirer, et s'éclipsaient immédiatement. Presque tous avaient des fusils, ce qui est contraire à ce que l'on croyait jusqu'ici de l'armement des Touareg, et comme de plus, leur feu fut, au début, beaucoup plus ajusté que celui des moghazeni, qui tiraient comme des enragés, la situation de la troupe du lt Cottenest fut un instant critique. Les Touareg visaient tranquillement, et ils cherchaient naturellement autant que possible à atteindre le chef européen, seul Français de la troupe, qui était obligé de se placer bien en évidence pour être vu de tout son monde et le diriger. Le Kodja du lieutenant, qui se tenait à côté de son chef et particulièrement exposé, ne tarda pas à être tué. Un peu après, un autre de ses soldats subit le même sort. Un troisième, voyant un targui s'avancer à une vingtaine de mètres du lt Cottenest, et l'ajuster, se précipita en avant pour tirer, mais tomba avant de pouvoir le faire. Il avait reçu une balle qui lui traversa la main, lui laboura un bras, puis, après avoir brisé la poignée de son sabre, vint finalement frapper le lieutenant à l'épaule. Ce moghazeni refusa d'ailleurs, malgré le sang qu'il perdait, de se mettre à l'abri et, jusqu'à ce qu'il perdît connaissance, il passa une à une ses cartouches au lt Cottenest, qui pouvait ainsi tirer plus vite.

Un assez grand nombre de Touareg ne pouvant plus combattre à la suite de leurs blessures, essayèrent de s'échapper en montant quelques-uns des animaux du convoi, qu'ils avaient en ce moment en leur possession. Presque tous furent tués, parce que ce mouvement les mettait en évidence, et à très petite distance de la troupe française. Malheureusement, la plupart des mehara sur lesquels ils essayaient de fuir,

Digitized by Google

furent tués en même temps qu'eux. Cependant trois Touareg s'échappèrent de cette manière. L'un d'entre eux montait le mehari du lieutenant, qui portait les instruments photographiques et topographiques et toutes les notes du voyage. Ces documents n'ont pu être retrouvés.

Le combat durait depuis 1 heure; il était 4 h. 50, et les deux pelotons détachés primitivement pour contourner Tit n'étaient pas encore revenus pour entrer en ligne. La situation devenait critique. Les 70 moghazeni, de plus en plus pressés par les Touareg, trois fois et demie plus nombreux qu'eux, avaient déjà usé plus de la moitié de leurs munitions. Un violent orage venant de l'ouest avait seul empêché les chefs indigènes qui menaient les deux pelotons détachés, d'entendre la fusillade et de rallier le gros de la mission attaquée. Ils arrivèrent enfin un peu avant 5 heures. Un de ces groupes exécuta une violente contre-attaque à droite, refoulant complètement les Touareg, tandis que l'autre passant à la gauche du lt Cottenest, menaçait la ligne de retraite de l'ennemi. Ce mouvement produisit immédiatement un flottement très sensible dans les rangs des Touareg; leur feu se ralentit, et les moghazeni, profitant de l'occasion se précipitèrent, et, après un corps à corps acharné, l'ennemi fut chassé du convoi. Sa retraite fut relativement protégée par le feu d'un certain nombre de Touareg, qui étaient allés immédiatement, en voyant comment tournaient les choses, se poster à 900 mètres environ en arrière sur une gara.

Dès que les Touareg furent chassés de leur position, la poursuite commença; elle fut menée jusqu'à 8 heures du soir par un peloton qui en tua 22, et rapporta leurs armes et leurs mehara.

La troupe du lt Cottenest avait 3 morts et 10 blessés, dont 3 grièvement. L'un d'entre eux succomba avant d'avoir pu rentrer à In Salah. Mais les pertes de l'ennemi étaient beaucoup plus considérables. Il avait eu en tout 93 morts; en outre, de nombreux blessés en s'enfuyant avaient laissé derrière eux des traînées de sang. Les prises comptaient 91 mehara sellés, 83 fusils, dont 11 Remington, 7 carabines et mousquetons modèle 1874, les autres étant surtout des fusils à deux coups que, pendant le combat, les Touareg avaient fréquemment chargés avec des chevrotines. En outre, on avait pris 13 pistolets, 90 lances, 89 sabres, 49 poignards, et une certaine quantité de munitions. »

Ce brillant succès assurait à la colonne sa route libre pour le retour. Les blessés, qui avaient été pansés le soir même du combat sous une

Digitized by Google

pluie battante, furent obligés de parcourir 600 kilomètres pour revenir à In Salah, portés dans les litières qu'on ne construisit pas sans difficulté. Par bonheur, la route était facile à suivre et, dès le 9 mai, la colonne trouva à In-Amedjel un petit convoi de ravitaillement. Le 19, elle rencontra à Metlagmaamar, le c^t Laperrine qui venait au-devant d'elle avec l'escadron de spahis sahariens. A partir de ce moment elle n'eut plus rien à craindre jusqu'à In Salah où elle arriva le 23 mai, après 62 jours d'absence et un parcours de 1.686 kilomètres dans une région entièrement hostile.

La mission avait obtenu un double résultat: d'une part, avec les prises faites, elle avait pu indemniser les indigènes razziés du Tidikelt, tout en leur montrant que la domination française leur assurait la sécurité; d'autre part, elle avait infligé, au cœur même de leur pays, une sanglante leçon aux Hoggar, qui ne l'oublieront pas de sitôt. C'était là le juste châtiment de tribus qui, à leurs pillages systématiques, avaient ajouté une mauvaise foi insigne, en faisant montre de sentiments pacifiques pour mieux dissimuler l'attaque qu'elles préparaient. Enfin, la complète défaite des Hoggar vengeait le massacre de la mission Flatters, resté impuni pendant 21 ans et que les Touareg considéraient bien comme devant toujours rester tel. A ce point de vue, l'effet moral est considérable. Les Touareg Hoggar ont fait l'épreuve de la puissance de nos armes, ce qui mettra, sans doute, fin à leurs razzias et permettra de rouvrir les routes du Soudan. Mais, pour les fortifier dans ces intentions, il sera nécessaire de faire sillonner de temps à autre leur territoire par quelque colonne légère, dans le genre de celle du l^t Cottenest. Ils verront par là qu'il leur faut désormais renoncer à leur existence de pillards. Ne pouvant plus rançonner les caravanes, ils prendront peut-être le parti, pour avoir de quoi vivre, de s'en faire les gendarmes, escortant et protégeant leur marche de l'Algérie au Soudan et réciproquement.

La reconnaissance du l^t Cottenest a permis de compléter les données géographiques un peu vagues que l'on possédait sur la région du Ahaggar. Contrairement à des suppositions, un peu hasardées d'ailleurs, le pays n'est point une région riche, ainsi que prétendaient certaines opinions. Ce n'est pas non plus le centre montagneux que l'on pronostiquait. Bien que le l^t Cottenest ait relevé une élévation de 1.800 mètres entre In Salah et Idelès, il n'y a pas de montagnes proprement dites, mais seulement un ensemble de garas et de collines rocheuses, peu élevées,

Digitized by Google

d'une remarquable nudité. La végétation est presque un mythe et les cultures ne se rencontrent que sur les parcelles irriguées, qui sont aussi peu étendues que rares. On avait avancé que l'oued Igharghar, ce fleuve sans eaux superficielles, qui prend naissance dans l'Ahaggar, coulait à ciel ouvert dans la région d'Idelès. Or, le lt Cottenest a reconnu qu'il disparaissait sous le sable, presque aussitôt après sa source, parmi des joncs épineux de haute taille. D'ailleurs, toutes les eaux d'Idelès et des localités voisines proviennent de puits ou de travaux d'adduction. Le pays même est, en somme, d'une pauvreté peu commune, et cet état de désolation a fait même impression sur les gens du Tidikelt, qui sont, eux aussi, fort mal partagés.

En dehors de richesses minérales à trouver, la région est donc à peu près sans valeur. Mais elle est traversée par la meilleure route du Touat au Soudan. Le chemin entre In Salah et Arrem Tit est très facile, suivant partout un reg solide à pentes peu sensibles. On dit même que, d'Arrem Tit vers le Soudan, la piste est encore meilleure. Si cette voie n'est pas suivie par les caravanes, cela provient des razzias constantes des Hoggar. En pacifiant le pays, il sera donc possible de lui rendre une certaine prospérité relative en ramenant les caravanes sur cette voie. L'œuvre de pénétration au Sahara se poursuit donc, lentement mais progressivement par l'Algérie. Il est fâcheux qu'on ne puisse pas en dire autant au Soudan. De ce côté tout est au même point et rien n'a été tenté depuis plusieurs années pour assurer la jonction avec l'Algérie.

C. R.

UNE EXCURSION AU PARAGUAY [1]

LES JÉSUITES ET LE COMMUNISME

Sans prétendre donner ici même un abrégé de l'histoire du Paraguay, on peut résumer en quelques lignes les trois despotismes successifs qui ont si lourdement pesé sur cette inoffensive population, et l'ont réduite pendant deux siècles à un état de prostration morale et de servilisme, dont on ne retrouve aucun autre exemple dans l'histoire des peuples,

Vers le commencement du XVIIe siècle, les Jésuites avaient fini par s'implanter dans la région de Corrientes et au Paraguay, en profitant

(1) Voir *Revue Française*, sept., oct. 1902, p. 505, 576.

Digitized by Google

des longues luttes entre les évêques et les gouverneurt espagnols qui les avaient expulsés plusieurs fois. Ils fondèrent les centres de population connus depuis sous le nom de « Missions », complètement affranchis de toute autorité civile, de toute subordination au gouvernement espagnol. Ils créèrent cette singulière organisation sociale de communisme qui depuis est devenu le rêve des réformateurs modernes.

La plus parfaite égalité existait entre tous les habitants, tout était en commun ; trois ou quatre pères jésuites dans chaque groupe dirigeaient les travaux, présidaient aux récoltes et à la distribution des vivres à chaque famille selon les besoins; l'argent était inconnu. Les villages avaient tous la même forme, celle décrite plus haut, tout était réglé à la cloche qui sonnait tous les jours aux mêmes heures, le lever, le coucher, le repos, la prière, les travaux, etc. Tout se faisait en musique; c'était en résumé l'organisation du travail et la réalisation anticipée des phalanstères créés par Fourrier, un siècle plus tard. Les Jésuites empêchaient toute communication avec les Espagnols et même entre les différents villages. Ils ne laissèrent même pas entrer les évêques.

Malgré toute la paix, tout le bonheur que les Jésuites crurent donner à leurs ouailles, ils virent avec désespoir la population décroître continuellement : C'est en vain qu'ils répétèrent les paroles de la Bible : « Croissez et multipliez » ; c'est en vain qu'ils facilitèrent l'éducation des enfants, l'aisance de la vie.

C'est à cette époque que le premier ministre du Portugal, M. de Pombal, s'entendit avec le gouvernement espagnol pour exécuter le grand coup d'État, qui devait enfin débarrasser l'Amérique du Sud de cette puissance si envahissante et si forte des Jésuites. D'habiles dispositions furent prises avec le plus grand secret par les autorités civiles et militaires dans l'Amérique du Sud pour enlever de force, le même jour, tous les Jésuites et les embarquer pour l'Europe. Le coup fut si parfaitement et si discrètement préparé et exécuté que les bons pères, partout surpris simultanément au milieu de la plus grande tranquillité, ne purent opposer la moindre résistance (1768). Le Paraguay retomba alors sous la domination espagnole et portugaise.

LA DICTATURE DE FRANCIA

L'entrée de Napoléon en Espagne fut le signe de soulèvement des colonies espagnoles de l'Amérique du Sud et des guerres de l'indépen-

Digitized by Google

dance, qui amenèrent bientôt l'affranchissement de toutes ces colonies et leur constitution en états indépendants. Le Paraguay entra en rébellion en mai 1811 et nomma Francia premier secrétaire de la junte. Il avait alors 52 ans et s'était acquis une grande réputation de science comme professeur de droit-canon, puis comme avocat. Deux ans après, un congrès ayant déclaré le pays en république, Francia fut nommé consul avec Fulgencio Yegros (1813) homme de peu de valeur auprès de Francia.

Celui-ci n'eut pas alors d'autre but que d'établir son pouvoir absolu sur le pays. Très désintéressé pour lui-même, d'une grande austérité de vie, d'une forte autorité de caractère, d'une énergie extrême, d'un caractère soupçonneux et violent, très habile, dénué de tout scrupule et n'ayant à gouverner qu'un peuple doux et timide (1), façonné déjà à la servitude la plus complète par le régime théocratique des Jésuites qui y avaient laissé leur profonde empreinte, il fut facile à Francia de réaliser tous ses projets d'absolutisme et de se faire nommer dictateur pour trois ans ; puis, dès l'année suivante, à vie.

Pour se rendre populaire et s'attacher la population créole et métis qui formait la majorité, il commença par se débarrasser de tous les Espagnols qui formaient l'aristocratie du pays, tantôt par la confiscation de leurs biens au profit de l'État, tantôt par la prison, l'exil ou les exécutions sommaires auxquelles il présidait lui-même, de la fenêtre de son palais. Le corps du supplicié devait rester sur la place toute la nuit. Il gagna le cœur de ses sujets par une grande simplicité d'existence. Il ne voulait recevoir que le tiers de son traitement et se contentait, pour le servir, de deux mulâtresses, cuisinière et lingère, d'un petit nègre et d'un barbier.

Il créa une armée de 10.000 hommes dont il fit une garde dévouée. Elle lui servit, en outre, à combattre les incursions des Indiens et à séquestrer complètement le Paraguay en rompant toutes relations avec les états voisins, sous prétexte de le préserver des troubles et des guerres civiles qui étaient l'état naturel de toutes les colonies espagnoles de l'Amérique du Sud. Il défendit de la manière la plus absolue toute communication avec l'extérieur.

(1) Francia, frappé dès son arrivée de voir les Paraguayens toujours courbés en deux, demanda à un naturaliste européen, de passage à l'Assomption, d'en disséquer un pour s'assurer si sa colonne vertébrale n'était pas faite différemment de celle des autres peuples.

Digitized by Google

Il permettait bien de temps à autre à quelques étrangers de pénétrer au Paraguay, mais personne ne pouvait en sortir. Il avait établi sur toutes les frontières de petits postes militaires chargés de faire la police et d'empêcher toute communication. Pendant 25 ans, le pays resta ainsi isolé du reste du monde ; tout commerce, toute industrie avait disparu ; Francia s'étant réservé le monopole, pour le compte de l'État, de la vente des menus objets nécessaires à la vie. Il avait d'ailleurs donné une forte impulsion à l'agriculture, à l'élève du bétail ; de telle sorte, qu'en résumé la population, depuis longtemps façonnée à cette existence primitive et à l'obéissance passive, n'était pas malheureuse. Elle travaillait uniquement pour subsister et passait ses journées à jouer, à faire de la musique, à faire la sieste et, au coucher du soleil, personne ne devait plus sortir de chez soi.

Francia dirigeait lui-même tout le service de l'État sans aucun collaborateur, ni ministre; il vivait absolument seul dans son palais sans aucun autre confident que son barbier. Il n'avait qu'une sœur avec laquelle il rompit toute relation. Homme défiant, craignant toujours quelque vengeance particulière, il exigeait que toutes les rues fussent désertes quand il sortait et les personnes surprises sur son passage devaient se prosterner profondément devant lui, à genoux la face contre terre. Dans ce seul but de sécurité personnelle, il avait fait démolir toutes les maisons qui entouraient son palais et ouvrir de longues rues en ligne droite dans toute la ville. Toutes les armes, toutes les munitions de son armée étaient enfermées dans son palais. Seul il présidait à la répartition de ces munitions et il en était tellement avare qu'il ne donnait que trois cartouches aux soldats chargés de fusiller sous ses yeux ceux dont il ordonnait l'exécution.

C'était par l'espionnage, la délation et les exécutions sommaires qu'il était vite parvenu à établir son pouvoir absolu.

Jaloux de l'influence et de l'autorité du clergé, il supprima toutes les corporations religieuses et mit les prêtres à la porte, disant qu'ils faisaient beaucoup plus croire au diable qu'à Dieu. Les terres devinrent propriété de l'État ; les églises furent transformées en granges ou salles d'école. Il conserva les écoles primaires, mais bien souvent les maîtres savaient à peine lire et écrire, bien que l'instruction fût obligatoire mais non gratuite. Elle coûtait un réal (0 fr. 55) par élève et par mois, ces sommes formaient la solde du maître. Faute de papier, les enfants ap-

Digitized by Google

prenaient à écrire sur des planches recouvertes de sable fin ; tous les livres avaient été employés à faire des cartes à jouer, il n'existait pas une seule imprimerie.

Il n'y avait pas d'impôts ; les recettes de l'État, provenaient surtout des ventes faites à Corrientès, du maté, des cuirs et de quelques produits naturels fournis gratuitement par réquisition ; plus de l'exploitation des biens nationaux. Ceux-ci formaient à peu près la moitié de tout le territoire et n'étaient autres que le produit des confiscations. Les bestiaux et chevaux de l'armée provenaient des mêmes sources. Complétant le système des Jésuites, il s'était réservé le monopole des échanges de tous les produits du pays avec les pays étrangers. Quoiqu'il fût très sévère pour les troupes dans le service et que toute faute fût cruellement punie de 50 à 100 coups de verge, elles ui étaient très dévouées parce qu'il leur donnait toute facilité de vie hors de la caserne et s'entretenait souvent familièrement avec elles.

En septembre 1840, il fut frappé d'une attaque d'apoplexie et mourut entre les mains de son barbier. Pendant deux ou trois jours, personne n'osa y croire ni pénétrer dans le palais.

En résumé Francia laissait le pays calme. La population le regretta malgré son despotisme, et ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'elle s'accrut d'une manière extraordinaire, tandis que sous les Jésuites elle diminuait avec une extrême rapidité malgré tous leurs efforts. A l'expulsion des Jésuites, le pays ne comptait pas plus de 80.000 habitants : il en avait 400.000, à la mort de Francia,

LA DICTATURE DE LOPEZ

A l'arrivée de Francia à la dictature, un de ses cousins, don Carlos Antonio Lopez, docteur en droit canon, qui, par sa situation de fortune et son instruction supérieure à celle de la plupart des Paraguayens, craignait d'exciter la méfiance du dictateur et savait ce dont il était capable, abandonna l'Assomption avec sa famille et se retira prudemment dans une propriété isolée perdue dans les forêts du nord du Paraguay. Il y resta sans donner signe de vie pendant vingt ans jusqu'au jour où la mort de Francia lui permit de rentrer dans la capitale.

Au milieu du désarroi qui suivit cet événement et en l'absence de toute classe dirigeante, de tout gouvernement, il se trouva le seul qui eût quelque instruction et une instruction supérieure personnelle. Aussi

Digitized by Google

lui fut-il facile d'obtenir une des deux places de consuls nommés pour deux ans, dès la première réunion du congrès appelé à réorganiser le gouvernement. Peu de temps après à l'exemple de Francia, il se débarrassait bientôt de son collègue et se faisait élire président pour dix ans. Le Paraguay, rompu à l'asservissement par deux siècles d'obéissance passive et aveugle, ne pouvait avoir l'idée d'opposer la moindre résistance.

Tout aussi passionné que Francia pour l'exercice du pouvoir absolu, Lopez était cependant moins cruel, plus libéral et avait en outre l'ambition de faire cesser l'isolement du pays en faisant des traités avec les nations étrangères dont deux venaient, par leur victoire d'Obligado, d'ouvrir le Parana à la navigation européenne. Il envoya donc, en 1853, son fils le général Lopez en Europe pour signer des traités de commerce. Ceux-ci furent conclus, mais le président resta bien résolu à s'en réserver tous les bénéfices et à empêcher surtout l'intrusion des étrangers qui ne pouvaient que faire naître des idées d'indépendance dans le peuple.

En effet l'isolement dans lequel il avait vécu pendant la plus grande partie de sa vie, son caractère profondément égoïste et soupçonneux le préparaient mal au rôle libéral qu'il semblait vouloir jouer. Il maintint donc le même pouvoir absolu que Francia, le même système de délation et de terreur auquel était depuis longtemps façonnée cette malheureuse nation. Aussi fut-elle encore plus à plaindre sous ce régime que sous le précédent. Francia était aussi désintéressé que Lopez était rapace et avare.

Quelques étrangers qui avaient essayé de venir s'établir à l'Assomption en s'appuyant sur les nouveaux traités éprouvèrent tant de vexations policières et de difficultés de toute sorte que tous renonçèrent à entreprendre ou à y continuer aucune opération.

Cependant Lopez introduisit de grandes améliorations. L'armée fut solidement organisée sous la direction du général Lopez. Elle comptait une trentaine de mille hommes composant l'armée active et la réserve. Elle était nourrie mais non payée, formait la garde des frontières et était chargée de tous les travaux de l'État : routes, fortifications, plantations, gardes de troupeaux. Elle accomplissait ponctuellement tous les ordres du Président. Pour tous les travaux, l'armée était aidée par des habitants réquisitionnés ; ceux-ci prêtaient chevaux, outils, si cela était nécessaire et sans la moindre rémunération. « Por-el-Estado » c'était sacré.

Digitized by Google

Malgré des occupations aussi variées, l'armée fit bravement son devoir dans la longue lutte de quatre années qu'elle eut à soutenir contre le Brésil et les deux républiques de la Plata. La moitié de la population mâle fut détruite. Un arsenal fut créé à l'Assomption et dirigé par des ingénieurs européens. Des forges furent montées à Ibycury pour travailler le fer. Des écoles furent construites et le personnel enseignant régulièrement constitué.

Les prêtres rentrèrent au Paraguay et reprirent possession des églises. Mais Lopez voulant tenir son clergé sous sa domination nomma les curés les et évêques, leur ordonnant de ne s'adresser qu'à lui et non au pape. Pour bien faire comprendre sa pensée, il nomma archevêque, son frère qui était resté chef de l'armée pendant la jeunesse de son fils. Le pape refusa naturellement de confirmer cette singulière nomination, mais Lopez ne tint aucun compte de ce refus et son frère resta pendant plusieurs années évêque avec 150 francs d'appointements, dont la moitié payée en marchandises et l'autre moitié en papier monnaie, comme tous les employés de l'État.

Un jour, Mgr Lopez manifesta le désir de prendre son rôle au sérieux et voulut se faire rendre des hommages auxquels le président n'avait pas songé : tels que l'installation d'un fauteuil épiscopal dans l'église et la sonnerie des cloches quand il sortait. Lopez supprima immédiatement ces honneurs, se les réservant pour lui seul. Il ne pouvait admettre que personne dans le pays pût jouir d'une marque de considération quelconque dont il ne jouissait lui-même. Enfin l'évêque ayant réclamé un jour une augmentation de traitement pour avoir une voiture, Lopez la lui refusa sous prétexte qu'il devait se montrer humble, modeste et imiter son patron saint Pierre, qui s'était contenté d'une simple barque. D'autres réclamations s'étant produites, Lopez dégrada son frère, qui redevint simple citoyen comme devant.

Ces prétentions du Président de rétablir le culte au Paraguay en imposant au pape les nominations qu'il faisait lui-même, nommant curés ou évêques les premiers Paraguayens venus qui ne savaient parfois ni lire ni écrire — comme il les aurait nommés agents de police ou employés d'une administration — furent l'objet de discussions avec le Vatican qui protesta, en vertu du traité qu'il venait de passer, contre la création d'un clergé aussi fantaisiste.

En dehors du général qui était ministre de la guerre et de la marine,

Digitized by Google

il y avait deux ou trois autres ministres; mais ce n'étaient en réalité que de petits commis aux appointements de 40 à 50 francs par mois qui n'avaient qu'à enregistrer et faire exécuter les ordres du « Suprême ».

En arrivant au pouvoir, Lopez voulait, en apparence au moins, organiser un gouvernement plus régulier, plus libéral que celui de Francia. Il donna donc une constitution basée sur un pouvoir législatif, composé d'une chambre de députés, nommés à l'élection, mais en réalité son pouvoir resta tout aussi despotique que celui de Francia et le peuple ne comprit rien à la nouvelle organisation politique, n'y trouvant nul bénéfice, mais au contraire étant beaucoup plus opprimé et misérable qu'à une autre époque.

L'espionnage était le principal moyen de gouverner de Lopez; toute parole imprudente ou la plus légère marque de mécontentement était immédiatement dénoncée à la police par celui qui l'entendait et transmise le jour même à Lopez. Les coupables disparaissaient immédiatement, transportés, disait-on, dans des bagnes éloignés de la capitale, mais personne ne les avait jamais vus. L'esprit de délation, le honteux moyen de gouverner tant employé par les Jésuites, avait été si bien maintenu par Francia et développé davantage par Lopez, que ce malheureux peuple, chez lequel c'était devenu une deuxième nature, en était absolument infesté. Chacun se méfiait de son voisin, un père de son fils, un mari de sa femme; bref personne n'osait parler, même dans l'intérieur de la famille : tout Paraguayen qui n'aurait pas dénoncé à la police une critique quelconque aurait été aussi sévèrement puni que le coupable. Cela explique cette tristesse sur toutes les physionomies, ce silence que nous avions remarqués en parcourant la ville pour la première fois.

Sous prétexte d'utilité publique, le gouvernement réquisitionnait et s'emparait de toutes les propriétés, de tout ce qui lui convenait sans indemnité aucune. Personne ne pouvait compter sur le lendemain. La famille Lopez avait largement usé de ce pouvoir pour s'enrichir.

Il y avait bien une chambre des députés pour voter les lois, mais elle se réunissait une fois tous les trois ans et, dans cette séance unique, votait toutes les lois que le président Lopez avait jugé utile de décréter depuis la précédente réunion.

Voici en quoi consistait la cérémonie. Les députés, élus par le peuple sur la désignation du chef de police de chaque département, étaient

Digitized by Google

choisis parmi ceux qui étaient assez riches pour avoir des souliers, un pantalon et une veste, sans lesquels on ne pouvait se présenter au congrès. Au jour dit, ils se mettaient en route avec une veste blanche sous le bras et leurs souliers à la main. Ils ne se paraient de cette veste et de ces chaussures qu'en entrant dans la salle du congrès.

Lopez, assisté de son fils, présidait la séance qui était rigoureusement secrète ; il prenait la parole pour lire les titres de lois qu'il lui avait plu de décréter depuis trois ans. Cette lecture était faite en espagnol, langue officielle du pays, et qu'aucun député ne comprenait, la langue indienne « guarani » étant la seule usitée dans le peuple, hors la capitale. La loi annoncée sur un coup de sonnette du Président, tous les députés se levaient, prenaient la position du soldat sans armes puis se courbaient profondément devant le Président en prononçant en guarani le mot réglementaire « Iponaïte » exprimant l'approbation complète; puis ils se rasseyaient. Aucune autre parole n'était prononcée. A chaque lecture d'un titre de loi, même cérémonial puis, la lecture finie, Lopez les congédiait pour trois ans. En sortant ils retiraient leur veste et leurs souliers jusqu'à la prochaine réunion et repartaient de suite pour la province comme ils étaient venus à pied ou à cheval, car il n'y avait pas d'autre véhicule. Le séjour à la capitale leur était interdit.

Sans être aussi cruel que Francia, Lopez sut cependant se débarrasser de tous ceux qui lui portaient ombrage. Son despotisme fut beaucoup plus lourd, plus pénible que celui de son prédécesseur. Celui-ci, en effet, demandait peu d'impôts et désirait qu'on ne s'occupât pas de politique. Lopez, au contraire, exigeait des impôts et fit semblant de consulter la nation lors des congrès.

Il créa une imprimerie à l'Assomption en 1845, fonda un journal hebdomadaire dont il était l'unique rédacteur.

Tels furent les deux hommes qui ont marqué leur empreinte d'une manière ineffaçable dans l'histoire du Paraguay.

Contre-amiral Mouchez.

Digitized by Google

SOMALILAND

LE MAHDI DE L'OGADEN ET LES ANGLAIS

Le territoire africain. qui du détroit de Bab el Mandeb à l'embouchure du Djouba, s'avance en pointe dans l'océan Indien, est certainement une des régions les moins connues de l'Afrique orientale. C'est le pays des Somalis. Peu d'explorateurs ont parcouru ce territoire, souvent ingrat, habité par des populations farouches et pillardes. Un seul Français l'a visité il y a une vingtaine d'années : c'est l'explorateur Georges Révoil.

Au point de vue politique, cette région a été partagée entre quatre puissances : la France qui n'en occupe qu'une infime partie à Djibouti; l'Angleterre qui de Zeila à Berbera détient une zone plutôt maritime ; l'Abyssinie qui revendique à l'intérieur le territoire de l'Ogaden voisin du Harrar ; enfin l'Italie qui possède, mais n'occupe pas, le plus gros morceau, dont l'extrémité se trouve au cap Gardafui. Ce pays n'avait pour ainsi dire pas d'histoire lorsque l'apparition d'un prophète musulman dans la Somalie anglaise est venue attirer sur ce coin de terre l'attention du monde et, en particulier mais d'une façon désagréable, celle du gouvernement britannique.

Le grand chef somali, qui depuis 3 ans ravage le Somaliland à la barbe des Anglais et que ces derniers appellent sans raison *mad mullah*, c'est-à-dire le prêtre fou, bien qu'il ne soit pas fou le moins du monde s'appelle de son véritable nom : Mohamed Abdullah. Agé d'environ 32 ans, il est le fils de pauvres pasteurs de la région méridionale du Somaliland appelée Ogaden (1). Élevé chez les Danakils, il fut, dit-on, initié de bonne heure aux pratiques de la sorcellerie, qui assurent une haute influence à ceux qui savent adroitement s'en servir à l'encontre des âmes simples qui les entourent. Après avoir étudié le Coran et appris à écrire l'arabe auprès des ouadad (marabouts) il fit à 4 reprises le pèlerinage de la Mecque, dont l'accomplissement confère non seulement le titre de *hadji*, mais encore un renom de sainteté, signe indéniable d'influence.

Mohamed Abdullah, que dévorait une grande ambition. choisit, pour recommencer ses prédications, le port de Berbera, où il pensait trouver

(1) *Ogo*, en somali signifie sud, d'où on a fait *Ogaden*, notre sud. (Les *Missions catholiques*.)

Digitized by Google

facilement des adeptes. Mais il échoua complètement, malgré le caractère inspiré qu'il se donnait et se retira à l'intérieur du Somaliland. Il choisit alors comme centre d'action la région du Nogal, où se trouve la puissante tribu des Dobohanti. Là, il fut plus heureux. Se présentant d'abord comme mullah puis comme mahdi (prophète), il sut en imposer par sa haute stature, ses allures inspirées, son air de sainteté et l'assurance avec laquelle il jouait son rôle de prophète. Cela suffit pour convaincre la foule ignorante qui l'entourait et la fanatiser. Considéré comme un envoyé d'Allah il fut comblé de cadeaux : moutons, chameaux, bêtes à corne, etc., et vit rapidement sa richesse croître avec son influence.

Au commencement de 1899 le mullah commença à faire sentir sa puissance. Ayant réuni les adeptes que fanatisait sa parole, il les lança sur les tribus du Somaliland voisines de Berbera. Quand on apprit, dans cette ville, que des bandes nombreuses approchaient dévastant et massacrant tout sur leur passage, la terreur fut grande, car il n'y avait alors qu'une poignée de soldats pour résister au flot des envahisseurs. Mais des renforts et des navires de guerre étant arrivés d'Aden, le mahdi Abdullah jugea prudent de repasser les monts Gollis et de se retirer dans l'Ogaden, c'est-à-dire hors du territoire britannique.

Sur ce vaste et large plateau il souleva les tribus somalis et les lança sur les Abyssins, leurs ennemis naturels. En 1900, le gros de son armée marcha sur le Harrar, pendant que de nombreuses bandes faisaient irruption dans le Somaliland britannique détruisant tout sur leur passage. Un moment l'inquiétude fut vive au Harrar. Le ras Makonnen fut obligé de lever une armée pour repousser les envahisseurs. Ces derniers rencontrèrent les Abyssins entre Djidjiga et Milmil et les chargèrent avec fureur. Leur chef leur avait annoncé que les balles des ennemis ne les atteindraient pas et qu'elles se retourneraient même contre ceux qui les lançaient. Il n'en avait pas fallu davantage pour enflammer le courage de ces fanatiques déjà braves de leur nature. Mais quand ils virent que les Abyssins ne se laissaient pas entamer et que la mort fauchait leurs rangs serrés, ils lâchèrent pied, abandonnant 2.000 morts sur le champ de bataille. Ils ne purent être poursuivis bien loin par les Abyssins, car ils avaient soin de boucher tous les puits sur leur passage.

Réfugié dans l'Ogaden, le mahdi se recueillit pendant quelques mois. Après avoir rétabli son autorité et réorganisé ses forces, il lança de nou-

Digitized by Google

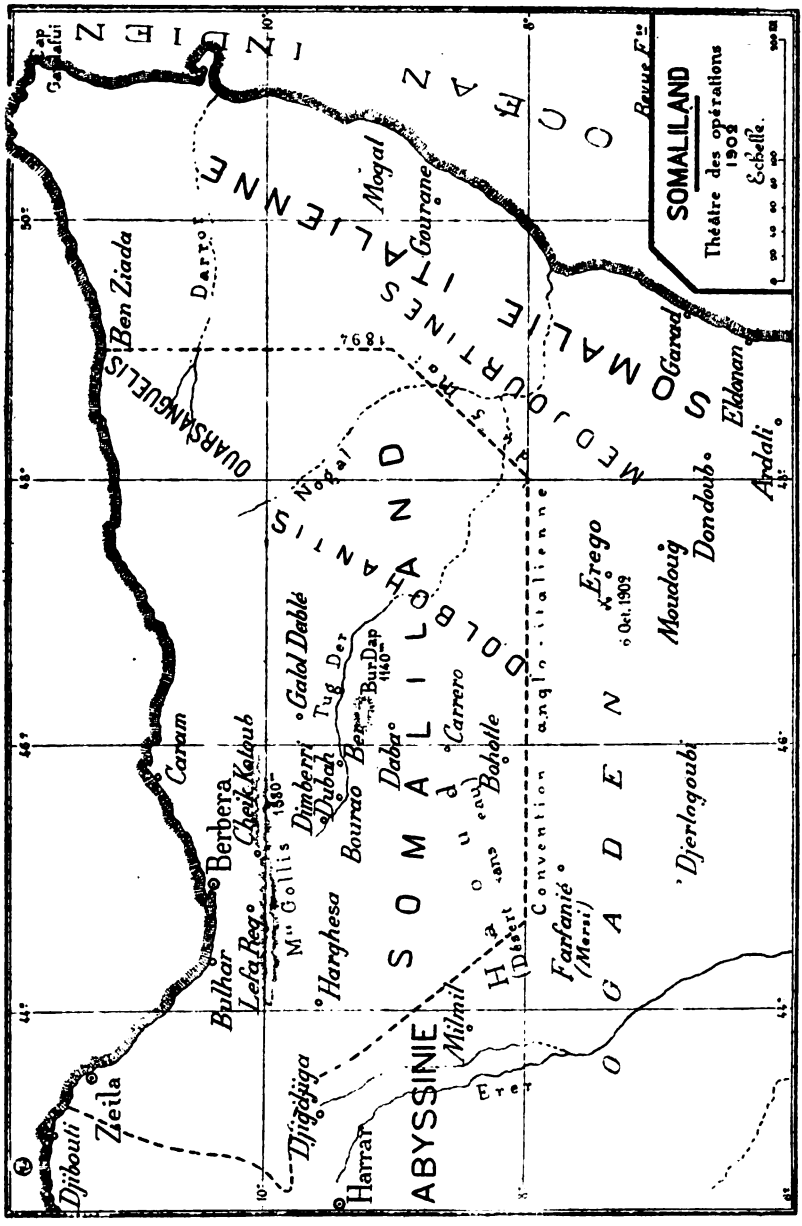
veau ses hordes sur le territoire britannique, au commencement de 1901. Mais cette fois les Anglais ne le laissèrent pas s'avancer jusqu'à Berbera. Ils étaient prêts à résister à l'invasion et avaient encadré parmi leurs troupes les Somalis qui leur étaient restés fidèles. Le corps expéditionnaire anglais commandé par le colonel Swayne, livra combat au mullah dans la région du Nogal et le défit complètement. Ce dernier réussit à s'échapper et alla chercher un refuge dans la Somalie italienne où le protectorat de l'Italie n'est que nominal. Cette expédition avait été particulièrement dure pour la colonne Swayne qui avait dû, pendant 3 jours traverser un désert sans eau. Aussi rentra-elle épuisée à Berbera, les officiers malades et les bêtes de somme fortement réduites.

Cette nouvelle invasion du Somaliland avait complètement ruiné le pays. A la misère succédait la famine et de nombreux indigènes, n'ayant plus ni vivres ni troupeaux, affluaient sur Berbera. Et comme l'Ogaden était toujours sous la domination du mahdi les caravanes n'arrivaient plus à la côte et aucun approvisionnement ne venait de l'intérieur. La crise qui sévit alors sur le pays fut terrible. Les indigènes réfugiés étaient presque réduits à l'état de squelettes ; les uns allèrent jusqu'à manger les feuilles et l'écorce des arbres, d'autres firent acte de cannibalisme.

Pendant ce temps, le mahdi, qui après chaque défaite reparaissait plus fort que jamais, prêchait partout la guerre sainte. Il trouvait un terrain admirablement préparé à recevoir ses déclarations fanatiques, chez les farouches tribus qui avoisinent le littoral italien, qu'elles rendent si dangereux pour les naufragés. Il fit alliance notamment avec le sultan des Medjourtines qu'il combla de cadeaux et dont il épousa la fille. En 6 mois, il réussit à grouper autour de lui 12 à 15.000 hommes, armés de lances et de sabres, à l'exception de 2.000 munis d'armes à feu de divers modèles. Il a, dit-on, pour lieutenant, un ancien interprète d'un navire britannique qui est allé lui offrir ses services pour se venger des Anglais dont il avait à se plaindre.

Au début de 1902 ces hordes dévastatrices firent de nouveau leur apparition sur les confins du Somaliland où elles mirent tout à feu et à sang. Se rendant enfin compte que la puissance sans cesse croissante du mahdi pouvait leur susciter de très graves embarras, les Anglais se décidèrent à faire un effort pour combattre cet adversaire qui, chaque jour, devenait plus dangereux. Le gouverneur civil fut remplacé et le colonel Swayne, qui connaît fort bien le pays exploré par lui il y a 10

Digitized by Google


SOMALILAND
Théâtre des opérations
1902
Echelle
Djibouti
Zeila
Harrar
ABYSSINIE
Djigdjiga
Milmil
Erer
Bulhar
Lefa Rego
Berbera
Caram
Ben Ziada
Darro
Mogal
Gourame
Garad
Eklanan
Ardali
Erego
Moudoug
Dondoub
Djerlogoubi
Farfanié
Bahelle
Carrero
Daba
Galol Deblé
Dimberi
Dubah
Bourao
Harghesa
Mu Gollis
Cheik Kotaub
Tug Der
Bur Dap
Nogal
Convention anglo-italienne
Oct. 1902
Revue F.

ans, fut nommé commissaire général (mars 1902). Il s'occupa aussitôt d'organiser la défense et de former, avec des troupes britanniques et des indigènes, une colonne de marche contre le mullah. C'est cette colonne qui a éprouvé, dernièrement un grand échec.

Au mois d'août 1902, l'effectif des troupes anglaises au Somaliland était, suivant une déclaration de lord Cranborne au Parlement britannique, de 2.360 hommes, dont 1.500 Somalis de la région de Berbera, 60 Sikhs, 800 hommes des 2e et 6e bataillons des *King's African Rifles*. L'artillerie comprenait 6 pièces de 9 livres et 2 de 7 livres, sans compter les mitrailleuses Maxim.

La colonne expéditionnaire, comprenant la majeure partie de ces forces se trouvait, au commencement d'octobre, au sud-est du Somaliland. Le 3, elle se mit en marche sur Mudug, localité située dans le désert de Haud sur le territoire de la puissante tribu des Dobbohanti. Le 6, aussitôt après avoir quitté sa *zériba* (fortification passagère protégeant les campements dans la région du Soudan oriental), l'ennemi lui fut signalé à un mille de distance près d'Erego, point situé à une journée de marche au nord de Mudug. Quelques instants après, le flanc droit des troupes anglaises qui s'avançaient en ligne dans la brousse fut violemment attaqué par les Somalis; mais le feu meurtrier des King's African Rifles rejeta les assaillants sur le centre et la gauche. L'attaque avait eu cependant pour conséquence de jeter le désarroi dans le convoi qui s'était mêlé aux troupes. Les Somalis profitèrent du trouble qui suivit pour couper la ligne de feu, enlever une partie des bêtes de somme et s'emparer d'une pièce Maxim. Le colonel Phillips fut tué en cherchant à ramener les soldats indigènes qui s'enfuyaient.

La confusion s'accentua alors; le capitaine Angus fut tué en dirigeant intrépidement son artillerie. Le colonel Cobbe le remplaça dans le service des pièces avec un seul sergent somali. A ce moment une charge conduite par le colonel Swayne dégagea un peu le terrain et permit au major Plunkett de reprendre quelques voitures du convoi, mais non la pièce Maxim. La colonne se retrancha ensuite dans une zériba. L'ennemi ayant tenté, dans l'après-midi, d'emmener les chameaux du convoi, le colonel Swayne dépêcha aussitôt 3 compagnies qui reprirent les chameaux, non sans avoir livré un rude combat.

Les pertes des Anglais furent de 70 tués et 100 blessés. Celles des Somalis furent d'environ 60 tués.

Digitized by Google

A la suite du combat d'Erego le colonel Swayne, manquant d'eau et embarrassé par le transport de ses blessés, prit le parti de battre en retraite sur Bohotle. Les troupes indigènes, d'ailleurs, étaient complètement démoralisées et n'auraient sans doute pas résisté à un nouveau combat. Elles avaient, en majeure partie, lâché pied à la première charge de l'ennemi, et si 2 compagnies n'avaient pas tenu bon avec les officiers, la colonne eût été anéantie.

A la nouvelle de cet échec des renforts ont été envoyés de Bombay et des protectorats africains au Somaliland. Le général Manning a été placé à la tête de la nouvelle expédition qui se prépare et le colonel Swayne est rentré en Europe.

En présence des obstacles de toute nature — insuffisance de moyens de transport et manque absolu de ressources locales — qui attendent les Anglais, le général Manning s'est préoccupé d'organiser tout d'abord des dépôts de vivres, sur les lignes de communication, afin d'assurer le ravitaillement de ses troupes. Celles-ci sont réparties comme suit : à Berbera, 1 compagnie de *Bombay Grenadiers* avec quelques recrues somalis et un corps monté à chameau; à Cheikh, 1 compagnie de *Bombay Grenadiers*; à Burao, 200 recrues somalis; à Bohotle, 1 compagnie du 1er *Bombay Grenadiers*, 3 compagnies du 6e *King's African Rifles*, 35 Sikhs, un certain nombre d'indigènes montés et à pied, 1 canon Maxim; à Dimberri, quelques hommes du 1er *Bombay Grenadiers* et des indigènes; à Garrero, 300 hommes du 2e *King's African Rifles*, 3 compagnies du même corps et 35 Sikhs. A Bohotle, jusqu'où arrivent fréquemment les éclaireurs du mahdi, la garnison anglaise, qui compte 500 hommes avec 2 canons et 2 Maxim, occupe un fort en pierre, où elle se trouve complètement en sûreté.

Les Anglais ont fort à faire pour assurer les communications entre leurs diverses garnisons. En effet, dans l'état actuel, les voitures ne peuvent circuler et le génie est occupé à convertir les sentiers de chèvres en routes carrossables. La hauteur des chaînes de montagne à franchir est de 4 à 5.000 pieds. L'absence d'eau rend nécessaires de grands travaux. La santé des troupes se ressent du manque de confortable et de l'insalubrité des postes; c'est ainsi qu'on signale 140 cas de fièvre dans la garnison de Bohotle.

De Berbera à Bohotle, les étapes sont les suivantes : de Berbera au col du Cheik, 80 kilomètres; du col du Cheik à Dubah, 112; de Dubah

Digitized by Google

à Burao, 52, sans eau; de Burao à Carrero 112, avec eau à 29 kil. au delà de Burao; de Carrero à Bohotle, 80, avec de l'eau à 24 kil. au delà de Carrero; de Bohotle à Mudug, 192 kilomètres sans eau.

D'après ces relevés approximatifs il y aurait 436 kilomètres du port de Berbera à Bohotle, le poste anglais le plus avancé et 628 jusqu'à Mudug, où serait le madhi.

Aussitôt que le général Manning aura jugé suffisants les renforts qui lui sont adressés, il licenciera une bonne partie des auxiliaires somalis, qui n'ont pas rendu les services que l'on attendait d'eux.

Voici donc l'Angleterre engagée dans une nouvelle guerre coloniale. L'effort à faire sera sérieux car l'ennemi est habile, brave et surtout insaisissable. Le caractère aride et désolé du pays ne fait qu'ajouter à la difficulté de vaincre ce nouveau mahdi dont le prestige n'a fait que croître depuis la dernière campagne.

A. Montell.

L'AUTRICHE EN BOSNIE

Au mois de septembre dernier des troubles graves éclataient à Agram (Zagreb, en croate) entre Croates et Serbes. Un journal de Belgrad ayant publié un article dans lequel il méconnaissait l'existence des Croates comme nationalité distincte de celle des Serbes et concluait à leur absorption finale par ces derniers, les journaux croates d'Agram répondirent par des articles violents qui passionnèrent les esprits prompts à s'enflammer et déterminèrent des manifestations anti-serbes. Celles-ci dégénérèrent vite en scènes de violence contre les personnes et de pillage contre les établissements d'origine serbe. La police fut débordée et il ne fallut rien moins que le rappel de la garnison, alors aux manœuvres, pour mettre fin à ces scènes de désordre.

On a peine à s'expliquer, au premier abord, comment des animosités aussi violentes ont pu se produire entre peuples frères. Croates et Serbes sont en effet de même nationalité; ils ont la même langue, les mêmes coutumes, les mêmes mœurs. Rameaux issus d'un même tronc ils ne diffèrent que par deux côtés : la religion et l'alphabet. Les Croates sont catholiques et se servent de caractères latins; les Serbes sont orthodoxes et emploient les caractères cyrilliques. Au point de vue politique les Serbes forment un royaume indépendant; mais de nombreux

Digitized by Google

Serbes, débordant par-dessus leurs frontières, sont établis en Hongrie, en Bosnie, en Macédoine. Les Croates ont une existence quasi-autonome en Hongrie et sont répandus sur le littoral adriatique et en Bosnie.

Depuis l'établissement du dualisme dans la monarchie austro-hongroise (1867), Serbes et Croates ont trouvé maintes occasions de se jalouser. Cet état de choses, assez anodin jusqu'à l'occupation de la Bosnie, par l'Autriche, a pris depuis cette époque un caractère plus accentué, par suite du système de gouvernement de la monarchie des Habsbourg en Bosnie et en Herzégovine. M. de Kallay, le ministre hongrois qui réunit entre ses mains tous les pouvoirs d'administration des deux provinces, a toujours eu en vue d'y favoriser l'élément croate et catholique au détriment de l'élément serbe et orthodoxe et de ruiner les espérances de ce dernier qui souhaite une annexion à la Serbie. Un autre élément, musulman mais slave aussi, se trouve ballotté entre les deux premiers. Il en est résulté une opposition d'intérêts, puis une lutte sourde entre Croates et Serbes, qui a, de temps à autre, sa répercussion à Zagreb et à Belgrad. Les désordres de Croatie sont certainement une conséquence de cette rivalité qui, autrefois, n'aurait pas dépassé les limites d'une polémique de presse.

La *Revue* a reçu, sur le régime des provinces occupées, un mémoire d'un Serbe de Bosnie qui, naturellement, ne ménage pas ses critiques souvent fort vives, contre l'administration austro-hongroise. La *Revue Française*, qui est une tribune, en détache deux chapitres concernant les begs, ces survivants de la féodalité musulmane, et la lutte entre le croatisme et le serbisme sur le terrain scolaire. Nous les reproduisons ci-dessous, dans leur originalité, en laissant à l'auteur l'entière responsabilité de ses assertions. N. d. l. r.

LES BEGS

Le beg est le seigneur bosniaque que les sultans ont créé afin de mieux assujettir les infidèles. Ces personnages sont recrutés principalement parmi les mahométans d'origine serbe. Possédant un ou plusieurs villages, en qualité de fiefs, habités par des chrétiens, ils se font donner le tiers des moissons, et s'ils manifestent des exigences plus grandes encore, les malheureux paysans sont obligés de leur céder sous peine de perdre la vie. Des seigneurs de ce genre ne sont que des bandits attitrés. Ce qui est étonnant, c'est de voir l'Autriche tolérer ce qu'elle sait injuste au point de vue de la civilisation, car le servage a cessé

Digitized by Google

d'exister depuis un demi-siècle même chez elle. C'est à peine si elle empêche les mamelouks de brutaliser la population en leur défendant de porter des armes. En revanche, elle soutient leurs exigences avec les baïonnettes de ses gendarmes, ce qui aggrave la situation du pauvre paysan; il n'est plus possible à présent à celui-ci de soustraire à la vue du beg les quelques boisseaux de blé nécessaires à sa nourriture. Donc le changement du régime n'est qu'illusoire, économiquement parlant, il est même pire. Le comble c'est que l'Autriche a fait cyniquement déclarer aux délégations austro-hongroises, en 1892, par l'organe de son ministre, M. de Kallay, qu'il fallait conserver « l'aristocratie musulmane » parce qu'elle est, disait-il « un élément nécessaire *(sic)* au pays et au peuple! »

Pour déclarer nécessaire une pareille tourbe de parasites dont le privilège est manifestement illégitime et surtout archi-inutile, il faudrait être dépourvu de toute notion de justice ou se demander quelles raisons guident l'Autriche quand elle cherche à déraciner les idées d'indépendance de l'esprit des Bosniaques, intimidés par une servitude incessante. Sûrement M. de Kallay a la notion des causes justes, et si la destinée le mettait, pendant une année seulement, à la place d'un des paysans bosniaques exploités par le beg, il emploierait toute sa sagacité d'historien (1) à démontrer l'inanité du privilège de ces inutiles personnages. Tout en conservant les begs avec leurs prérogatives, l'Autriche s'apprête à fortifier encore en eux la conscience de leur suprématie. Elle veut, par les privilèges qu'elle accorde aux begs, en faire ses créatures; le moment venu, ils réclameront l'annexion définitive de la Bosnie à l'empire autrichien; elle compte, de plus, sur la force de leur exemple qui pourrait entraîner le bas peuple mahométan à faire chorus. Le corps enseignant s'efforce de styler sur ce chapitre la jeunesse mahométane. En veut-on la preuve?

Interrogez un jeune mahométan sortant d'une école créée par l'Autriche, demandez-lui à quelle nationalité il appartient, il vous répondra qu'il est Croate quoiqu'il soit bel et bien Serbe. En effet, vu le petit nombre des catholiques (Croates) de vieille souche, dont le nombre ne dépassait pas une soixantaine de mille (2) lors de l'envahissement des

(1) Il a écrit une *Histoire des Serbes*.

(2) En 1895, on comptait 263.000 *indigènes* catholiques, 548.414 mahométans, 673.246 orthodoxes.

Digitized by Google

Turcs en Bosnie, il est impossible d'admettre que l'on comprenne dans ce chiffre la masse des mahométans, actuellement en nombre double de celui des Croates. Au contraire, le nombre des orthodoxes (Serbes, les indigènes les plus primitifs par leurs coutumes nationales) est aujourd'hui, comme il l'a toujours été, supérieur à celui des mahométans. La conclusion s'impose : les mahométans sont évidemment d'anciens orthodoxes. Ils sont, comme jadis, pour la plupart concentrés dans les villes. Ils furent convertis au mahométisme par la force; là-dessus tous les écrivains, dont le cœur a battu pour l'émancipation des opprimés, s'accordent parfaitement. Les Turcs ayant pendant de longues années pillé et massacré en Grèce, en Bulgarie et dans la contrée que l'on appelle à présent la Serbie, se jetèrent avec une férocité inouïe sur les villes de la Bosnie où ils arrivèrent facilement, les routes leur étant connues. Il ne leur était pas aussi facile d'aller terroriser la population des campagnes en raison de sa dispersion, les routes pour l'atteindre n'étant guère praticables. C'est pourquoi les sultans, qui ont toujours été habiles diplomates, créèrent les begs en leur donnant pour tâche de rendre le reste du peuple bosniaque sinon mahométan, ou tout au moins de l'amener bon an mal an à grossir le trésor des padischahs.

On a cherché à faire croire que les begs sont issus de « l'ancienne noblesse » bosniaque. Mais il ne faut pas prendre les qualifications de *voïvode* et de *ban* pour des titres de noblesse, car le premier est le grade d'un général de l'armée, le deuxième est celui d'un préposé du monarque. Ces « titres » sont de durée temporelle et sans privilège aucun. Il y avait des begs dans toutes les provinces turques habitées par les chrétiens. Les begs bulgares et grecs étaient-ils issus de la « noblesse » de ces nations? Cette question, les Bulgares et les Grecs la prendraient pour une insulte. Jamais les Serbes, pas plus ceux de Bosnie que ceux d'autres contrées n'ont eu de noblesse. Il y avait quelques ayants droit à la couronne, mais ils ne formaient pas une noblesse dans le sens établi chez les autres peuples. Cette tradition a été strictement observée par les monarques en Serbie et au Monténégro au siècle dernier; ils se sont abstenus de créer une noblesse.

Les begs descendent tout simplement des anciens chefs des *yénitcharis* (janissaires) qui, selon toute probabilité, sont originaires d'outre-Drina et de la Vieille-Serbie. Le corps des *yénitcharis* fut constitué dans cette partie de l'empire serbe, la Bosnie n'étant pas encore occupée

Digitized by Google

par les Turcs. Et la Bosnie étant la dernière qui ait été soumise par la Turquie, on s'explique que le nombre des begs y soit supérieur à ce qu'il est ailleurs. Pour le service rendu à leurs maîtres, ces turquifiés furent gratifiés de l'apanage sur les terres, d'abord à titre de retraite, puis à titre de récompense héréditaire. Amurat Ier, en créant les *yénitcharis*, leur promettait le partages de terres conquises; ses successeurs l'imitèrent. Cette grâce ne leur coûtait rien et leur rapportait beaucoup. Aux simples soldats ils donnèrent des lopins de terres à labourer, mais aux officiers ils concédèrent l'exécrable droit de s'approprier la moisson toute prête du *raïa*. Voilà l'histoire des mahométans bosniaques et des begs en particulier. Il faudrait que nous eussions le naturel complètement perverti pour respecter cette « aristocratie ». Si jamais la domination de la Bosnie échoit à la Serbie (j'entends M. P. d'Abrest crier : illusion, illusion, « pauvres » gens !), son impérieux devoir sera de proclamer, au lendemain de cette occupation, la déchéance des begs; de rayer même le nom de beg des actes civils, car ce nom évoque la flétrissure infligée à nos ancêtres à tous, et incarne une criante injustice.

Ces begs vont propager l'influence de l'Autriche, et cela auprès de leurs propres coreligionnaires. Que la future génération mahométane se donne pour être la nation croate, il n'y a rien de surprenant, puisque l'Autriche la fait instruire dans cette intention par les instituteurs et les professeurs croates, qu'elle place, de préférence aux Serbes, dans les écoles. Finalement, elle saura profiter de cette éducation et dira aux puissances européennes, si celle-ci essaient de déranger ses plans : « Les mahométans reconnaissent être Croates ; en les ajoutant aux Croates chrétiens ils forment avec eux la majorité ; de ce chef, les prétentions des Serbes sur la Bosnie ne pourraient se défendre même par un plébiscite ; d'autre part, les Croates étant mes sujets les plus soumis, je crois avoir le droit de garder la Bosnie ». Voilà quelle est la politique de transformation que l'Autriche poursuit opiniâtrement à propos de la Bosnie au détriment d'une Serbie complète.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET LE CROATISME

En Bosnie, l'instruction publique est peu avancée, bien que l'occupation de l'Autriche y date de plus de vingt ans; elle est même inférieure à celle de la Bulgarie, petit état qui a été arraché à la Turquie en même temps que la Bosnie. Mais la Bulgarie se gouverne par elle-même, voilà

Digitized by Google

la cause de la supériorité de l'instruction publique dans ce pays. En Bosnie, l'Autriche a créé quelques écoles primaires et quelques écoles supérieures. En 1899, il n'y avait dans toutes les écoles que 25.414 élèves. Quant aux connaissances inculquées, elles sont insignifiantes dans les écoles primaires et incomplètes dans les écoles supérieures. Les élèves des premières sont réduits à savoir tout juste lire, écrire et calculer ; il leur est difficile de cultiver leur esprit quand ils ont quitté l'école. Mais ce dont les Bosniaques ont le droit de se plaindre, c'est que l'Autriche, affichant des prétentions offensantes pour le pays serbe qu'est réellement la Bosnie, fasse instruire les enfants des écoles primaires dans l'idiome croate au lieu de le faire dans leur langue maternelle, la langue serbe. Ce fait se produit surtout dans les campagnes ; en voici un exemple :

Me trouvant un jour dans un village distant de 4 kilomètres de la Drina, la rivière-frontière entre la Serbie et la Bosnie, j'y rencontrai un groupe d'écoliers. Demandant à l'un d'eux à voir ses livres, je pus constater qu'ils étaient tous en croate ; l'écolier me déclara qu'il n'en avait pas d'autres. Je lui écrivis alors quelques mots en serbe qu'il ne sut point lire. Je n'ai pas besoin de dire qu'il ignorait le premier mot de sa propre histoire nationale, mais à la place il me raconta avec entrain des faits concernant la Croatie. Voilà comment l'Autriche est en train de croatiser une région habitée *exclusivement* par des Serbes.

Les Serbes emploient les caractères cyrilliques comme les Russes, les Bulgares, les Ruthènes, et la langue serbe n'a atteint son apogée que dans cette écriture : tous les linguistes la proclament la plus perfectionnée (1). Pour la forme et par prudence, on fait connaître aux enfants les caractères cyrilliques dans les villes, mais au fond l'instruction est donnée en croate en employant les caractères latins. Ainsi, quand les enfants auront besoin de leur acte de naissance, qui pourtant est rédigé dans leur langue maternelle, les uns sauront à peine l'épeler, les autres ne le sauront point lire.

Quant aux écoles supérieures, quoique l'instruction y soit plus élevée, elle est tellement truquée, qu'elle se réduit à un faux savoir, à un

(1) Voici ce qu'en dit l'un, entre autres, M. Mouza, professeur de langues slaves à l'Université de Leipzig, dans son livre *Die Kunst um die serbische Sprache zu erlernen* : « La langue serbe est non seulement parmi les langues slaves, mais aussi parmi toutes les langues européennes « *la plus perfectionnée.* »

Digitized by Google

amalgame de connaissances mal expliquées et mal comprises. La raison-en est que le corps enseignant se compose d'hommes sans idéal, qui n'ont pas eu la chance d'être casés dans les autres parties de l'empire, et qui ne sont pas en majorité de nationalité serbe. Ils ont appris par ordre, au lieu de la vraie langue littéraire serbe, le simple idiome croate, et juste assez pour étaler aux yeux des Serbes leur modique bagage de sciences. Ils est donc tout naturel qu'ils remplissent leurs fonctions machinalement, au lieu de mettre à cette tâche toutes leurs forces et tout leur cœur au nom du progrès intellectuel. L'Autriche espère façonner, avec une telle instruction, des intelligences dépourvues de qualités critiques, au point de vue de la vie nationale et sociale, adorant béatement l'état de choses qu'elle leur impose arbitrairement. Qu'elle se détrompe! Le peuple bosniaque a des fils qui souhaitent son bien-être et qui appellent de leurs vœux le progrès scolaire qu'ils sauront revendiquer la plume à la main.

Dans les écoles supérieures on abandonne la langue croate et on poursuit les études en allemand. C'est dire que l'Autriche fait passer les Serbes dans le filet de la *Germania*, par l'intermédiaire du croate. Les actes officiels et toutes écritures expédiées par les autorités locales sont rédigés dans cette langue. Le gouvernement s'amuse à l'appeler pour le moment la langue bosniaque. Il attend que le croate soit bien enraciné, surtout parmi les mahométans, pour l'appeler par son vrai nom. Si l'on fait parvenir à l'autorité une demande, une pétition ou une pièce quelconque en langue serbe, elle est considérée comme non avenue, on n'y répond pas; on poursuit visiblement la déserbisation méthodique de la Bosnie.

Les noms des rues de Sarajévo sont indiqués en trois genres de caractères : turcs, latins et cyrilliques. Les étrangers visitant la capitale peuvent croire qu'en Autriche l'autonomie linguistique des différentes nations est largement respectée. Eh bien, ces égards envers les habitants de Sarajévo, que l'Autriche a la malice de faire miroiter aux yeux des étrangers, n'ont pour but que de les aveugler et d'amener ceux qui écrivent sur la Bosnie à combler d'éloges son administration. Mais il n'en est de même dans les autres villes, surtout dans les campagnes. Par exemple, voici une ville dont les indigènes sont Serbes orthodoxes et mahométans, c'est Biyèlina. Dans cette ville les rues sont indiquées en croate, remanié d'après l'idiome des mahométans : au lieu de lire

Digitized by Google

sur la plaque indicatrice la rue *oulitza*, qui est une expression de la langue littéraire serbe, on y lit *mahala*. C'est comme si sur les plaques de rues dans les villes habitées par les Allemands, au lieu de l'allemand littéraire, *gasse*, on écrivait *gôçn;* pourtant à Vienne même, sur mille habitants il y en a 999 qui prononcent ainsi le mot. L'administration autrichienne n'écrit pas sur les plaques de rues cette déformation de dialecte; ce serait un sacrilège linguistique qui enlaidirait le *hoch deutsch*. Mais quand il s'agit d'une langue slave, surtout de celle des Serbes, elle s'en moque; elle lui ôte même son véritable nom et la baptise langue bosniaque *(sic)*. Dans les campagnes, même dans les endroits où *jamais* un Croate (sauf les gendarmes) n'a mis le pied, les poteaux-indicateurs des villages et de l'arrondissement portent partout des inscriptions croates.

Il est tout de même surprenant de voir la société intellectuelle croate adopter la langue littéraire serbe surtout pour la conversation en y adaptant son alphabet national, et d'autre part de voir l'Autriche imposer aux Serbes l'idiome des paysans croates. Tout ce qui est serbe l'Autriche s'efforce de le détruire et de le mutiler afin que la réunion de la Bosnie à la Serbie et au Monténégro soit rendue impossible. Réussira-t-elle, grâce à ses stratagèmes, à garder un pays qui ne lui a jamais appartenu, et pour la revendication duquel elle ne pourra invoquer aucune raison honnête? La dislocation de son empire apparaît comme de plus en plus imminente; le fameux *Viribus Unitus* n'est à sa place que sur les papiers officiels.

Le gouvernement de Sarajévo s'arroge le droit extraordinaire d'appeler la langue que l'on parle en Bosnie, la langue bosniaque; or tout le monde sait qu'elle n'est autre que la langue *serbe*. Cette dénomination le rend ridicule auprès des linguistes les moins intransigeants. On doit cette absurdité à M. de Kallay, le ministre dictateur de Bosnie; c'est lui qui a lancé cette qualification insensée, avec l'espoir d'anéantir la littérature serbe. Pour flatter le caprice de ce savant, pourquoi ne savourerions-nous pas une langue crétoise, suisse, belge, monténégrine, autrichienne? etc. Que dire de cet homme qui, dans son ouvrage l'*Histoire des Serbes*, dit textuellement : « En Bosnie, quoique les habitants soient composés d'orthodoxes, de catholiques et de mahométans, on ne parle que le *serbe* »? M. de Kallay brûle donc ce qu'il constatait affirmativement.

Digitized by Google

La sévérité des fonctionnaires envers le personnel enseignant serbe est généralement très grande. Nombre de pauvres instituteurs qui avaient appris aux enfants l'histoire nationale mais qui n'avaient pas cru utile de leur apprendre comment s'appelle le kronprinz, et nombre d'autres qui avaient eu le courage de formuler quelques légères protestations ont été expulsés du territoire bosniaque, s'ils n'en étaient originaires.

Si la Bosnie avait été occupée par la Serbie, le niveau intellectuel eût été plus élevé qu'il n'est maintenant. En ce qui regarde l'instruction publique le parti pris de l'Autriche est manifeste. En voici une preuve : il y a quelques années le gouvernement refusa aux orthodoxes l'autorisation d'ouvrir à Mostar une école supérieure de jeunes filles. Par contre, les sœurs catholiques ont le droit d'en diriger plusieurs, l'autorisation leur étant accordée sans difficulté ; elles n'ont qu'à faire signe à M. Kutchera. Dans ces écoles, le croatisme et le germanisme sont prêchés ouvertement. Au contraire, toutes les écoles où les instituteurs orthodoxes enseignent sont scrupuleusement espionnées, le mot « serbe » ne doit pas s'y faire entendre. Pour l'Autriche, il n'y a que des Croates, fidèles pandours de la maison des Habsbourg, bien que les Croates ne forment qu'*un cinquième* de la population totale ! N'a-t-elle pas déjà, sous la domination turque, envoyé un grand nombre de jésuites pour y créer des écoles dans lesquelles son influence se propage ? C'est assez dire que l'instruction poursuivie sous la haute direction de l'Autriche est nettement tendancieuse. Elle prépare d'abord la prépondérence des Croates qu'elle va exploiter ensuite au profit d'une Autriche germanique. Cette œuvre d'intrigues rencontre bien des obstacles, étant donné le faible nombre des Croates par rapport à celui des orthodoxes. Mais que les Croates ne s'illusionnent pas sur le rôle que l'Autriche leur fait jouer ; elle s'en sert comme d'un instrument politique pour augmenter son influence. Bien des fois, ce malheureux peuple a versé sans profit son sang pour l'Autriche, mais il n'a jamais su tirer une cartouche pour sa propre indépendance.

D'ailleurs tous les Slaves catholiques : Croates, Tchèques, Polonais, Slovènes et Slovaques sont fatalement soumis aux autres nations. Quant à ceux de la Bosnie, ils supportaient le joug turc plus docilement que les orthodoxes, et ce sont ces derniers qui, ayant gardé durant cinq siècles après la défaite de Kossovo-Polyé la conscience de leur indépen-

Digitized by Google

dance de jadis, se soulevèrent tant de fois contre la tyranie des Osmanlis. Des milliers d'entre eux y perdirent la vie et leurs biens. C'est grâce à eux seulement que l'attention de l'Europe fut attirée sur la Bosnie. C'est donc à ces orthodoxes serbes tant molestés, traqués et dédaignés par l'Autriche, que cette dernière doit de s'être introduite dans ce pays dont elle prépare l'annexion définitive, contre la volonté des légitimes possesseurs du sol.

Youçouf MEMEDBARITCH.

LES RUSSES EN MANDCHOURIE

Aux termes de la convention russo-chinoise du 8 avril 1902 concernant la Mandchourie (1), la Russie avait pris l'engagement d'évacuer la Mandchourie en trois périodes successives de 6 mois. On attendait, non sans une certaine curiosité, l'arrivée de la première échéance, convaincu que l'on était généralement que la Russie trouverait, dans les multiples clauses du traité, une raison pour maintenir son occupation. L'opinion publique russe et l'opinion générale du monde se trouvaient d'accord pour penser qu'une fois établie en Mandchourie, la Russie n'en sortirait plus et que, si elle avait signé un traité promettant l'évacuation aux Célestes, c'était uniquement pour « sauver la face » de ces derniers.

Grande fut donc la surprise lorsqu'on apprit que le 8 octobre dernier, jour fixé par la convention, la région au sud-ouest de Moukden était évacuée, en même temps que le chemin de fer de Chan-haï-Kouan à Nioutchang était remis par les Russes aux autorités chinoises. En Russie, on fut même un peu désappointé à cette nouvelle; néanmoins, on en prit son parti assez vite, étant données les conditions dans lesquelles le gouvernement du tsar est autorisé à protéger ses lignes de chemin de fer en Mandchourie. Or cette protection est une véritable occupation militaire, nécessitée souvent d'ailleurs par l'insécurité du pays. Mais ce ne sont pas seulement quelques sotnias de Cosaques que la Russie possède en Mandchourie; elle y entretient des régiments entiers, y a construit des casernements, des camps, des villes même où se trouvent des milliers d'ouvriers, employés, agents de toute nature. Il faut lire le récit d'un voyage effectué dans le pays par le dr Morrison, correspon-

(1) Voir *Rev. Fr.* mai 1902, p. 317.

Digitized by Google

diant du *Times* à Pékin, pour bien comprendre que l'évacuation de la Mandchourie n'aura pour effet que de concentrer l'occupation des Russes et que l'influence de ceux-ci prévaudra toujours, même à l'égard des autorités chinoises. Voici ce récit :

« Je viens de faire, pendant les deux derniers mois, avec l'autorisation et l'approbation des autorités russes, un voyage à travers la Mandchourie, afin d'examiner le chemin de fer russe et de me rendre compte de la remarquable énergie qui a eu pour résultat de transformer — pour ainsi dire — en province russe, dans l'espace de cinq ans, la possession chinoise de la Mandchourie.

Il y a cinq ans, j'avais traversé péniblement la Mandchourie en charrette chinoise. A l'heure actuelle, je viens de la traverser en chemin de fer, dans un wagon confortablement aménagé, sur une voie ferrée de construction solide. Partout j'ai rencontré une courtoisie amicale. J'ai visité les capitales des trois provinces. J'ai vu la ville russe de Kharbin qui a surgi dans la plaine la plus fertile, au cœur même de la Mandchourie, et j'ai vu les milliers de solides bâtiments destinés à être occupés par les Russes que de véritables armées d'ouvriers chinois sont employés à construire sumultanément tout le long du chemin de fer.

La transformation est merveilleuse. Là où la voie ferrée traverse le Heï-loung-kiang, province dont la population est très disséminée, on oublierait presque que l'on se trouve en territoire chinois. La Sibérie semble englober à l'heure actuelle toute la région méridionale jusqu'au chemin de fer. A Hailar, où il ne se trouvait il y a cinq ans que quelques tentes de Mongols, dans le voisinage d'une insignifiante colonie chinoise, il y a à l'heure actuelle une ville russe pourvue de magasins, d'hôtels et d'hôpitaux russes. J'ai vu stationner à la gare 22 locomotives à la fois. A Kharbin, s'est créée également, là où il n'y avait autrefois qu'une demi-douzaine de cabanes chinoises, une ville russe ayant déjà une population de 9.000 âmes, ville très animée qui va toujours en croissant et en se développant.

A Hantahotzu et en d'autres endroits, où il y a cinq ans se trouvaient quelques huttes de pillards, sont maintenant d'importantes colonies russes. A Pogranitchnaïa, sur la frontière orientale, endroit qui était auparavant complètement désert, s'est élevée une ville russe avec de belles maisons en briques, qui possède un parc public et une salle de

Digitized by Google

lecture, qui est éclairée à l'électricité et pourvue d'un service d'eau à domicile.

En se dirigeant vers le sud, à partir de Kharbin. on constate que les Russes sont en train de se créer des colonies en construisant des édifices dans les concessions situées dans le voisinage de toutes les grandes villes. A Moukden, le chemin de fer qui était autrefois distant de 24 kilomètres de la ville passe maintenant tout près, à l'ouest. La concession russe autour de la gare comprend un périmètre de 25 kilomètres carrés; on est occupé à construire ici une grande caserne ainsi que des bâtiments destinés à l'usage des fonctionnaires du chemin de fer et des officiers de la garnison russe.

Les « gardes de chemin de fer » sont transformés en « gardes de frontière », ce qui semble d'ailleurs assez significatif. Ces gardes seront au nombre d'au moins 30.000 hommes, répartis dans les postes qui ont été construits à des intervalles de 5 kilomètres, et dans des casernes situées dans tous les centres militaires importants.

Bien que la construction du chemin de fer ne soit pas encore achevée de façon définitive, la voie ferrée tout entière est déjà ouverte à la circulation. De la frontière occidentale jusqu'à Kharbin, on compte 974 kilomètres, de Kharbin à la frontière orientale, 539 kilomètres, et de Kharbin à Port-Arthur, 990 kilomètres. Il y a une gare tous les 24 kilomètres environ, tandis que tous les 120 kilomètres est située une gare importante, munie d'ateliers de construction. Pour raccourcir la voie principale, on est en train de percer dans les montagnes de Khingan, près de la frontière occidentale, un long tunnel ainsi que trois autres tunnels au travers des montagnes, près de la frontière orientale. Ces travaux seront achevés d'ici à neuf mois. Tous les ponts sont achevés.

A l'heure actuelle, trois trains par jour passent par toutes les gares en cours de route pour accomplir le trajet tout entier, et l'on projette de porter ultérieurement à dix par jour le nombre de ces trains. Chaque train se compose en moyenne de 25 wagons. On transporte les troupes dans un délai de 34 heures depuis la frontière orientale (au delà de laquelle sont situés les importants dépôts militaires près de Vladivostok) jusqu'à Kharbin. Même à cette heure, malgré le détour nécessaire pour contourner les montagnes de Khingan, les trains font en 64 heures le trajet entre le Transbaïkal et Kharbin, tandis que pour accomplir. le parcours entre Kharbin et Port-Arthur, ils ne mettent que 60 heures

Digitized by Google

La Russie mettra fidèlement à exécution ses assurances au sujet de l'évacuation de la Mandchourie. Il est, d'ailleurs, à noter qu'après cette évacuation, la Russie, en concentrant son armée d'occupation le long du chemin de fer qui passe devant les portes des villes les plus importantes et les plus riches des trois provinces, se trouvera établie plus immuablement que jamais en Mandchourie.

A partir de Kharbin, le chemin de fer, en se dirigeant vers le sud, dessert les villes commerciales de Kouang-tcheng-tze, Haï-youen, Tieling, Moukden, Liau-yang, Kaï-tcheng et d'autres villes commerciales situées le long de la grande route impériale, dans la vallée de la rivière Lieou. Cette région est l'une des plus riches de l'Asie en céréales, bestiaux et produits alimentaires de toute nature.

L'abondance règne dans toutes les villes, et tout le long de la chaussée sont situés d'immenses caravansérails chinois susceptibles de faire face sans difficulté au flot débordant du commerce hivernal. Ce commerce de transport constitue d'ailleurs l'une des merveilles de l'Asie orientale; on a calculé qu'environ 2.000 charrettes attelées chacune de sept mulets et lourdement chargées passent tous les jours devant un point donné.

Songez maintenant à ce que l'évacuation comporte en réalité. J'ai rencontré, le 8 octobre, des troupes russes en train d'évacuer le pays situé à l'ouest de la rivière Lieou. L'évacuation de cette région, suivant les termes de la convention, consistait simplement à faire accomplir aux troupes russes une seule étape vers l'ouest jusqu'à Moukden, à la concession russe dans laquelle, aux termes de l'accord relatif au chemin de fer, les troupes peuvent demeurer en garnison pour protéger la voie ferrée.

Pour évacuer Niou-tchouang, il suffit d'une heure de marche en amont de la rivière pour gagner la concession russe, ou bien d'une heure en chemin de fer vers l'est, jusqu'à la colonie russe de Tashih-tchiao, où une caserne solidement construite en briques et en pierre sera prête pour abriter les troupes pendant l'hiver. L'évacuation de la grande ville de Moukden consiste tout simplement à faire parvenir les troupes russes se trouvant actuellement dans la ville même jusqu'à la concession russe située à une heure de marche en dehors de la muraille d'enceinte. On est occupé à construire dans cette concession les édifices nécessaires pour recevoir les soldats de la garnison, laquelle doit comp-

Digitized by Google

ter, à ce que l'on croit, 6.000 hommes. Il en est de même de toutes les autres villes importantes jusqu'à la ville de Kharbin, laquelle, en sa qualité de ville russe, ne peut être évacuée.

L'évacuation de Kirin, la capitale de la province de Kirin, ville superbe, dont la population s'élève à 300.000 âmes et qu'occupe actuellement une forte garnison russe, doit s'effectuer le 8 avril prochain. Cette opération comporte trois jours de marche vers l'Ouest jusqu'à la voie ferrée à Kouang-tcheng-tsze. Cependant on ne sera pas même obligé d'effectuer cette marche, puisque la Russie entend faire construire avec l'approbation des Chinois un chemin de fer d'embranchement qui reliera Kouang-tcheng-tsze à Kirin, villes distantes l'une de l'autre de 128 kilomètres. C'est ainsi que, pour évacuer Kirin, les troupes n'auront qu'à faire une heure de marche, depuis la ville jusqu'à la concession russe, à la gare du chemin de fer.

Le parcours du chemin de fer mandchourien a été tracé de façon à dominer toutes les routes importantes de la Mandchourie, de sorte que les troupes russes, chargées de la défense de la voie ferrée, défendent également en réalité toutes les capitales. L'évacuation signifie, en somme, que les troupes russes vont se fixer dans des endroits d'où elles pourraient tomber d'un moment à l'autre sur les villes évacuées, sans que ces dernières puissent leur opposer la moindre tentative de résistance.

La Russie règne en maîtresse en Mandchourie. Tous les fonctionnaires sont soumis absolument à l'autorité russe; aucun fonctionnaire ne peut être nommé sans l'approbation russe et l'évacuation ne modifiera en rien la situation dominante qu'occupe dans ce pays la grande puissance moscovite. La Russie continuera toujours à exercer son contrôle de la navigation sur les eaux mandchouriennes. Partout où ces eaux sont navigables, elles sont sillonnées par des vapeurs russes.

A l'heure actuelle, les gouverneurs généraux chinois des trois provinces ne doivent avoir à leur disposition que le nombre prescrit de soldats. Chaque fusil doit porter la marque officielle russe, tandis que l'artillerie tout entière a été confisquée, de même que le contenu de tous les arsenaux, poudrières et forts dans toute la Mandchourie. Tout fusil dépourvu de la marque officielle russe est confisqué et l'emploi de la poudre sans fumée est interdit. Les fusils en usage sont, pour la plupart, des fusils Mauser d'un ancien modèle.

Quoique l'occupation russe ait pesé lourdement pendant longtemps

Digitized by Google

La Russie mettra fidèlement à exécution ses assurances au sujet de l'évacuation de la Mandchourie. Il est, d'ailleurs, à noter qu'après cette évacuation, la Russie, en concentrant son armée d'occupation le long du chemin de fer qui passe devant les portes des villes les plus importantes et les plus riches des trois provinces, se trouvera établie plus immuablement que jamais en Mandchourie.

A partir de Kharbin, le chemin de fer, en se dirigeant vers le sud, dessert les villes commerciales de Kouang-tcheng-tze, Haï-youen, Tieling, Moukden, Liau-yang, Kaï-tcheng et d'autres villes commerciales situées le long de la grande route impériale, dans la vallée de la rivière Lieou. Cette région est l'une des plus riches de l'Asie en céréales, bestiaux et produits alimentaires de toute nature.

L'abondance règne dans toutes les villes, et tout le long de la chaussée sont situés d'immenses caravansérails chinois susceptibles de faire face sans difficulté au flot débordant du commerce hivernal. Ce commerce de transport constitue d'ailleurs l'une des merveilles de l'Asie orientale; on a calculé qu'environ 2.000 charrettes attelées chacune de sept mulets et lourdement chargées passent tous les jours devant un point donné.

Songez maintenant à ce que l'évacuation comporte en réalité. J'ai rencontré, le 8 octobre, des troupes russes en train d'évacuer le pays situé à l'ouest de la rivière Lieou. L'évacuation de cette région, suivant les termes de la convention, consistait simplement à faire accomplir aux troupes russes une seule étape vers l'ouest jusqu'à Moukden, à la concession russe dans laquelle, aux termes de l'accord relatif au chemin de fer, les troupes peuvent demeurer en garnison pour protéger la voie ferrée.

Pour évacuer Niou-tchouang, il suffit d'une heure de marche en amont de la rivière pour gagner la concession russe, ou bien d'une heure en chemin de fer vers l'est, jusqu'à la colonie russe de Tashih-tchiao, où une caserne solidement construite en briques et en pierre sera prête pour abriter les troupes pendant l'hiver. L'évacuation de la grande ville de Moukden consiste tout simplement à faire parvenir les troupes russes se trouvant actuellement dans la ville même jusqu'à la concession russe située à une heure de marche en dehors de la muraille d'enceinte. On est occupé à construire dans cette concession les édifices nécessaires pour recevoir les soldats de la garnison, laquelle doit comp-

Digitized by Google

ter, à ce que l'on croit, 6.000 hommes. Il en est de même de toutes les autres villes importantes jusqu'à la ville de Kharbin, laquelle, en sa qualité de ville russe, ne peut être évacuée.

L'évacuation de Kirin, la capitale de la province de Kirin, ville superbe, dont la population s'élève à 300.000 âmes et qu'occupe actuellement une forte garnison russe, doit s'effectuer le 8 avril prochain. Cette opération comporte trois jours de marche vers l'Ouest jusqu'à la voie ferrée à Kouang-tcheng-tsze. Cependant on ne sera pas même obligé d'effectuer cette marche, puisque la Russie entend faire construire avec l'approbation des Chinois un chemin de fer d'embranchement qui reliera Kouang-tcheng-tsze à Kirin, villes distantes l'une de l'autre de 128 kilomètres. C'est ainsi que, pour évacuer Kirin, les troupes n'auront qu'à faire une heure de marche, depuis la ville jusqu'à la concession russe, à la gare du chemin de fer.

Le parcours du chemin de fer mandchourien a été tracé de façon à dominer toutes les routes importantes de la Mandchourie, de sorte que les troupes russes, chargées de la défense de la voie ferrée, défendent également en réalité toutes les capitales. L'évacuation signifie, en somme, que les troupes russes vont se fixer dans des endroits d'où elles pourraient tomber d'un moment à l'autre sur les villes évacuées, sans que ces dernières puissent leur opposer la moindre tentative de résistance.

La Russie règne en maîtresse en Mandchourie. Tous les fonctionnaires sont soumis absolument à l'autorité russe; aucun fonctionnaire ne peut être nommé sans l'approbation russe et l'évacuation ne modifiera en rien la situation dominante qu'occupe dans ce pays la grande puissance moscovite. La Russie continuera toujours à exercer son contrôle de la navigation sur les eaux mandchouriennes. Partout où ces eaux sont navigables, elles sont sillonnées par des vapeurs russes.

A l'heure actuelle, les gouverneurs généraux chinois des trois provinces ne doivent avoir à leur disposition que le nombre prescrit de soldats. Chaque fusil doit porter la marque officielle russe, tandis que l'artillerie tout entière a été confisquée, de même que le contenu de tous les arsenaux, poudrières et forts dans toute la Mandchourie. Tout fusil dépourvu de la marque officielle russe est confisqué et l'emploi de la poudre sans fumée est interdit. Les fusils en usage sont, pour la plupart, des fusils Mauser d'un ancien modèle.

Quoique l'occupation russe ait pesé lourdement pendant longtemps

Digitized by Google

sur les habitants du pays, les fonctionnaires chinois déclarent qu'à part les larcins que commettent les soldats sans solde, il n'y a, à cette heure, aucun grief important à signaler. Pendant un séjour de deux mois, je n'ai eu connaissance d'aucun cas de violence ou de brutalité envers les Chinois. Au contraire, les Russes, et notamment les officiers russes, semblent adopter vis-à-vis des Chinois une attitude plus amicale, — je dirai même plus familière — que celle que l'on a vu adopter ailleurs en pareil cas. L'occupation russe a d'ailleurs servi à enrichir considérablement les habitants du pays. Des millions de roubles ont été versés dans le pays, ce qui a valu aux Chinois une prospérité matérielle qu'ils n'ont jamais connue auparavant. Cependant le brigandage sévit toujours dans les régions isolées. Il est utile de faire observer que les consuls russes déjà établis dans les capitales de la Mandchourie continueront, après l'évacuation, à exercer leurs fonctions importantes. »

La conclusion qu'il faut tirer de ceci c'est que, après comme avant l'évacuation, les Russes seront maîtres en Mandchourie.

EXPLORATEURS ET VOYAGEURS

M. *D. Levat* a exécuté un nouveau voyage en Turkestan (juin-septembre 1902), où il a reconnu les conglomérats aurifères de la Boukharie orientale, ainsi que les gisements de pétrole et de charbon. Parti de Tchardjoui, avec M. Albert Petit, il a remonté l'Amou Daria en bateau à vapeur pendant plus de 400 kil., puis suivi le fleuve par une route de 300 kil. jusqu'à Saraï. Franchissant ensuite le col de Talbar, il parvint à Tobi-Dara puis à Garme. Pour arriver au Fergana il fallait encore passer l'Alaï. Le chemin du col de Tanguis-Baï étant devenu impraticable à la suite de la fonte des neiges, M. Levat résolut de passer par une voie non encore reconnue. Gagnant la vallée du Kadoud, il se trouva en présence de glaciers qui, sur une étendue de 14 kil., couvrent les deux versants du col de Karagouch-Kana. Pour arriver au sommet, à 4.180 mètres, il fallut cheminer en taillant des marches dans la glace. La descente fut dangereuse. Enfin au bout de 3 jours la caravane arriva à Soh ayant reconnu un nouveau passage de l'Alaï. M. Levat se rendit ensuite à Kokand, et après un séjour dans le Fergana, pendant lequel il constata par quels moyens primitifs les Sartes recueillent l'or, notamment dans le Zarafchan, il revint en chemin de fer à Samarkand.

Digitized by Google

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES ET COLONIALES

AFRIQUE

Sénégal : *Commerce en 1901.* — Le commerce total du Sénégal a été, en 1901, de 102.279.000 fr., soit 22.542.000 fr. de plus qu'en 1900. Les importations se sont élevées à 64.073.000 fr. (contre 46.805.000 fr. en 1900) et leur augmentation est la conséquence de la fondation de nouveaux comptoirs dans l'intérieur. Les exportations sont supérieures de 5.273.000 fr. à celles de 1900, mais cette augmentation n'est produite que par les réexportations qui sont en progrès de 8.917.000 fr., alors que les produits locaux sont en diminution de 3.644.000 fr. Le numéraire entre pour 11.528.000 fr. dans les importations et pour 11.870.000 fr. dans les exportations.

Les principaux produits importés sont les tissus, 18.848.000 fr. et les farineux alimentaires, 7.338.000 fr. Le chiffre des importations de France s'est accru de plus de 10 millions, par suite de la reprise des affaires après la fièvre jaune de 1900. Les principaux produits exportés sont les arachides 21.117.000 fr. et les gommes 2.910.000 fr.; le caoutchouc, qui vient après (1.107.000 fr.), est en diminution de plus de 1 million. La France vient au 1er rang pour les exportations (31.358.000 fr.). Viennent ensuite la Hollande, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark et l'Angleterre.

Guinée française : *Commerce en 1901.* — Le commerce extérieur de la Guinée française a été, en 1901, de 7.744,000 fr. aux importations (en diminution de 6.530.000 fr. sur 1900, qui avait été de 14.275.000 fr.) et de 7.982.000 fr. aux exportations (en baisse de 2.172.000 fr.) La part de la France et de ses colonies a été de 3.185.000 fr. aux importations (en baisse de 1.152.000 fr.) et de 1.424.000 fr. aux exportations (en progrès de 101.000 fr.) La part de la France et des colonies françaises dans le commerce de notre Guinée n'est pas d'un tiers du total. Les importations étrangères sont de moitié supérieure à celles de France. Quant aux exportations, l'étranger en absorbe plus des trois quarts.

La crise qui sévit sur la Guinée a eu une fâcheuse répercussion sur le mouvement général du commerce, qui de 24.330.000 fr. en 1900 est descendu à 15.727.000 fr. en 1901. C'est surtout sur les importations que la diminution est sensible, car elle atteint près de moitié d'une année sur l'autre, portant pour la plus grande partie sur les produits venant de l'étranger. Les causes de cette crise proviennent de la falsification par les indigènes des boules de caoutchouc; il en résulta une dépréciation sensible de ce produit et un abaissement de prix qui arrêtèrent toute transaction. Une suspension des travaux du chemin de fer accentua encore la crise. Les mesures prises envers les indigènes (ouverture de toutes les boules de caoutchouc) ont amené depuis une reprise des affaires.

Côte d'Ivoire : *Commerce en 1901.* — Le commerce extérieur de la colonie de la Côte d'Ivoire en 1901 a été de 7.286.000 fr. aux importations (soit 1,794.000 francs de moins qu'en 1900, qui a été de 9.080.000 fr.) et de

Digitized by Google

6,542.700 fr. aux exportations (soit une diminution de 1.531.000 fr.). La part de la France est de 1.995.000 fr. aux importations (en diminution de 490.000 fr.) et de 2.150.000 fr. aux exportations (en augmentation de 413.000 fr.) Cette augmentation est la seule à signaler. L'ensemble du mouvement indique donc une diminution totale de 3.326.000 fr. pour 1901, portant à peu près également sur les importations et les exportations.

Kameroun : *Pénétration allemande au Tchad* (XXVII, 677). — Le lt allemand Dominik, arrivé à Dikoa le 4 mai 1902, devait se rendre à Kousseri à la rencontre du colonel français Destenave, avec lequel il devait s'entretenir, Le lt Madaï a été envoyé de Dikoa à Gama pour garder cette station. Le lt von Bulow a été installé comme résident à Dikoa, ayant sous son autorité le Bornou allemand, le Makari avec la ville de Goulfei, le Logone avec Karnak, le pays fétichiste de Musgu et le sultanat de Mandara, avec la ville de Mora. Un poste allemand a été établi à Kousseri, en face du poste français de Fort-Lamy. La France n'a plus désormais aucun poste sur la rive gauche du Chari, Ce fleuve sert de frontière, dans sa partie inférieure aux deux pays, suivant la convention du 4 février 1894, qui a fixé les limites du territoire allemand, lequel a la forme d'un bec de canard. Ce n'est donc qu'au bout de 18 ans que les Allemands ont pu s'installer sur les bords du Tchad. Encore ont-ils attendu, ainsi que les Anglais, que la France ait délivré ces contrées des ravages de Rabah. C'est donc grâce à nous qu'ils ont occupé les rives du Tchad presque sans avoir eu un coup de fusil à tirer. Ils auraient mauvaise grâce les uns et les autres à ne pas le reconnaître.

Le 28 mai, le lt Dominik a eu une entrevue avec le capitaine anglais Cochrane, alors résident de Maiduguri ; ils se sont entendus pour établir la frontière anglo allemande provisoire et pour maintenir l'ordre contre les pillards du Bornou.

Nigeria : *Anglais au Bornou et au Tchad* (XXVII, p. 677). — On sait que le général sir Frederick Lugard, haut commissaire de la Nigeria du nord, a envoyé au Bornou, il y a quelques mois, une colonne qui occupa le pays entre Gombé et Goudjba. Voici sur cette expédition de nouveaux détails. Après la capture du marabout chasseur d'esclaves Mallam Gibrilla, effectuée par le lt Dyer, la colonne anglaise, commandée par le colonel Morland, se dirigea vers le lac Tchad et atteignit Maiduguri, où un poste fut établi. On y laissa une petite garnison. Des colonnes légères furent alors organisées. L'une, de 16 cavaliers seulement, avec le capitaine Molesworth et le lt Dyer, se dirigea vers le grand lac ; après 4 jours et 4 nuits de marche, la colonne se croyait arrivée au Tchad, tandis qu'elle ne se trouvait réellement qu'à la limite de la zone qu'occupe le lac à la saison des pluies. Il fallut encore parcourir 20 kilomètres, ce qui fut fait en une journée, pour voir le lac Tchad, qui apparut aux Anglais comme une grande masse d'eau tranquille, sur laquelle voltigent des nuées d'oiseaux. On rencontra sur les bords beaucoup d'antilopes, d'hippopotames et d'alligators. Le pavillon britannique fut hissé

Digitized by Google

le soir sur le lac. Une embarcation abandonnée fut trouvée là : elle devait provenir des tribus fétichistes qui peuplent les îles du lac. Ces tribus sont les Budduma, dont les villages sont à 112 kilom. des bords du lac; ils sont farouches, et aucun blanc ne les a encore visités.

La colonne Molesworth quitta bientôt le lac Tchad et se dirigea, à travers l'Ungornou, vers Kouka, où elle rejoignit le colonel Morland. Kouka a été ruinée par Rabah et n'est plus habitée que par quelques esclaves; des lions en grand nombre rôdent dans le voisinage. De Kouka, les diverses colonnes volantes rejoignirent le gros de l'expédition à Maiduguri, d'où le colonel Morland regagna Lokodja. C'est alors qu'un nouveau sultan fut proclamé, par les Anglais, au Bornou. La tranquillité règne dans la région.

Région du Tchad : *Monument aux victimes de Rabah.* — Un monument a été élevé sur la place du marché de Fort-Lamy, au Chari, à la mémoire du c^t^ Lamy et des autres victimes du sultan Rabah. Le monument, inauguré le 22 avril 1902, est placé au centre des villages qui se sont groupés autour du poste français de la rive droite du Chari, à l'endroit où eut lieu le combat du 22 avril 1900, dans lequel Rabah fut écrasé. C'est une pyramide de 5 mètres de haut, en briques blanchies à la chaux, entourée de 4 bornes réunies par des chaînes. Sur l'une des faces regardant Kousseri est une plaque en cuivre portant l'inscription : *A la mémoire du c^t^ Lamy, du 1er régiment de tirailleurs algériens et de ses compagnons d'armes, morts au champ d'honneur, le 22 avril 1900, pour la France et la civilisation.*

A peu de distance, dans le cimetière du poste, reposent le c^t^ Lamy, le capitaine de Cointet, le sergent Roché, tués au combat de Kousseri le 22 avril 1900; l'explorateur de Béhagle, mis à mort par Rabah, à Dikoa (Bornou allemand), en octobre 1899; le sergent Couillé, mort à Médouté (Bornou anglais), le 7 mai 1900, en détruisant des armes prises aux fils de Rabah; le sergent Delaye, tué à Oudah (Bornou anglais), le 1er février 1901, dans la lutte contre Fad el Allah; enfin le brigadier Lurine, tué à Adjigen, le 10 janvier 1901, au cours des mêmes opérations.

Madagascar : *Pêche de la tortue.* — La pêche de la tortue à écaille est une des ressources de la province de Vohémar. La saison favorable, appelée fanohar, dure 2 mois 1/2, d'octobre à décembre. Cette pêche s'exerce surtout entre le Rodo, au nord, et le Manambato, au sud, ainsi que dans les îlots Lewen et autres. La tortue à écaille se trouve encore au sud de Manambato et même sur les côtes d'Antalaho, aux embouchures des rivières Lokoho et Mahanara, mais les indigènes ne l'y pêchent pas. Les pêcheurs, au nombre de 20 à 30, sont surtout des Sakalaves de la région, mais parmi eux se rencontrent aussi quelques indigènes de la côte ouest, qui n'hésitent pas à doubler le cap d'Ambre dans leurs pirogues à balancier, dites *lakampiara* ou *lakafiara;* c'est dans ces mêmes pirogues que les indigènes de Vohémar se rendent dans les îlots pour pêcher.

Les pêcheurs s'entendent entre eux pour se répartir les parties respectives

Digitized by Google

de la côte où ils s'établiront. Ils y élèvent de petites cases. C'est au moment où la tortue vient à terre pour déposer ses œufs, qu'on peut la prendre. Elle préfère les plages découpées, les baies, les criques et s'écarte des plages plates, rectilignes et sablonneuses. La tortue monte à terre une 1re fois pour explorer le rivage; elle y revient une 2e fois, 12 à 15 jours après, pour pondre et c'est le moment où on peut s'en emparer facilement; si on ne la prend pas alors, on n'a qu'à attendre et, 17 jours plus tard, elle revient au même endroit pour la 2e ponte. La tortue vient à terre à la marée montante; elle dépose ses œufs dans le sable à 40 ou 50 mètres du bord de la mer, à 60 ou 70 cent. de profondeur; en 2 fois, elle pond de 150 à 200 œufs. L'incubation dure 20 jours et les tortues, aussitôt sorties de l'œuf, se dirigent vers la mer.

Lorsque le pêcheur a retourné la tortue sur le dos pour l'empêcher de fuir, il détache avec sa hache l'écaille plate de la poitrine, qui n'a pas de valeur, et enlève avec un couteau la chair contenue dans la carapace, et qu'il est préférable de ne pas manger, car elle souvent dangereuse. La carapace bombée est alors mise au-dessus d'un feu doux, dont la chaleur fait soulever l'écaille par plaques de 20 à 25 centimètres de long sur 12 à 15 de large. Ces plaques d'écaille sont frottés avec de la graisse de l'animal, afin qu'elles ne se dessèchent pas, et on les dépose dans des sobika. Les tortues à écaille ont de 30 à 50 cent. de long, et chaque tortue peut donner 1 kil. à 1 kil. 1/2 d'écaille. L'écaille est vendue de 35 à 40 fr. le kilogr., parfois 50 fr.; l'écaille avariée descend de 10 à 12 fr. C'est aux Hindous de Vohémar et d'Antsirane que les pêcheurs vendent leurs produits de pêche. Un bon pêcheur peut, d'après M. Vergnes, administrateur de la province, auquel nous empruntons les renseignements qui précèdent, attraper de 15 à 20 tortues durant une bonne saison et 4 et 5 seulement dans une mauvaise. Il serait bon de prendre des mesures pour la protection de la ponte, afin de sauvegarder l'avenir de ce commerce dont une exploitation sans frein pourrait tarir les sources.

ASIE

Arabie : *Conflit italo-turc.* — La piraterie, qui a toujours quelque peu existé dans la mer Rouge, a amené un conflit entre l'Italie et la Turquie. Des sambaucks (embarcations) du port de Middy, dépendance d'Hodeïdah, dans l'Yemen, ayant à plusieurs reprises malmené des sambaucks de Massaouah qui portaient le pavillon italien et même ravagé l'île de Dahlak, possession italienne, des réclamations pressantes furent adressées à la Porte, qui se contenta de révoquer le vali de l'Yemen. Le gouvernement italien demanda alors nettement la remise des bateaux coupables et de plusieurs Arabes de Massaouah qui avaient fait cause commune avec les pirates, une indemnité et la reconnaissance de la protection pour les sambaucks de Massaouah portant le pavillon italien. Une réponse satisfaisante n'arrivant point, 3 navires de guerre italiens bombardèrent Middy et détruisirent plusieurs sambaucks. Un ultimatum fixait au 11 novembre l'acceptation des conditions imposées. La Porte céda et accorda, en outre, une indemnité de 15 000 francs pour les familles de 2 matelots italiens tués dans la lutte.

Digitized by Google

Indo-Chine française : *Commerce en 1901.* — Le commerce extérieur de l'Indo-Chine française en 1901 a été de 363 millions, dont 202.477.000 fr. aux importations (contre 186.044.000 fr. en 1900), et de 160.608.000 fr. aux exportations, (contre 155.606.000 fr.). L'augmentation totale sur l'année précédente est donc de 21.435.000 fr., qui porte exclusivement sur le commerce avec la France. Le mouvement avec l'étranger n'a varié que de 211.000 fr. à l'exportation et a baissé de 9.500.000 fr. à l'importation.

Pour cette dernière année, les importations venant de France ou des colonies ont atteint 100.166.000 fr. contre 74.226.000 en 1900, et les exportations vers la France ou nos colonies ont été de 39.618.000 fr. contre 34.827.000. La moitié des produits qui entrent en Indo-Chine vient de France, mais seulement 1/5e des produits sortant de notre colonie est dirigé vers la métropole. Environ 1/3 des exportations (108.491.000 fr.) est constitué par le riz et ses dérivés. On a constaté en 1901 une diminution de 5 millions de fr. sur le riz, conséquence des mesures quarantenaires prises au moment de la peste. Par suite les exportations sur Hong-Kong sont tombées de 51 millions en 1900 à 31. Les sorties sur les Philippines ont été, au contraire, en sensible augmentation. Celles sur la France dénotent aussi une augmentation appréciable de 4.400.000 fr.

Le commerce extérieur total de l'Indo-Chine, qui n'était que de 163.702.000 francs en 1892, est monté successivement à 205.417.000 fr. en 1897, à 253.361.000 fr. en 1899, enfin à 363.086.000 fr. en 1901. Ces chiffres sont une réponse victorieuse à ceux, bien diminués du reste, qui se demandent encore à quoi nous servent nos colonies. Depuis que le Tonkin est pacifié, le développement du commerce a marché à pas de géant et 100 millions de produits français entrent aujourd'hui en Indo-Chine.

Navigation en 1901. — Le mouvement général (entrées et sorties réunies) des ports de l'Indo-Chine s'est élevé en 1901 à 2.459 navires jaugeant 2.962.539 tonnes, en progrès de 137 navires et 275.809 tr. sur 1900. La répartition par pavillons donne les résultats suivants : français, 1.191 navires et 1.514.402 t.; allemands, 673 n. et 661.473 t.; anglais, 388 n. et 540.051 t.; norvégiens, 89 n. et 73.743 t. Il y a progression de 143.400 t. pour les navires français, 71.000 pour les allemands, 29.000 pour les anglais et diminution de 29.000 pour les norvégiens. Le pavillon allemand continue d'accroître sensiblement, l'anglais n'est qu'en légère augmentation et le japonais décroît. Le port de Saïgon retient, à lui seul, plus de la moitié du trafic; il figure, aux entrées, pour 600 navires et 801.000 t. sur un total de 1.492.000 t. et 1.235 navires. Les entrées françaises à Saïgon sont inférieures au chiffre global des entrées étrangères (248 n. et 345.000 t. contre 353 et 456.000). Le pavillon français est représenté presque exclusivement par les Messageries maritimes (160 n. et 248.000 t.) la Cie Nationale et la ligne de Bangkok.

Secrétaire général et les gouverneurs. — Le *Journal Officiel* du 22 octobre 1902 a publié un décret créant un poste de secrétaire général du gouvernement de l'Indo-Chine. Un décret du 20 janvier 1899 avait créé une direction des

Digitized by Google

affaires civiles de l'Indo-Chine dont le chef devait exercer une partie des attributions du gouverneur général. On préfère aujourd'hui revenir à l'ancienne organisation et reconstituer le poste de secrétaire général qui avait été créé en 1895 et avait subsisté jusqu'au décret du 8 juin 1898. M. Doumer avait fait remplacer le secrétaire général par un directeur des affaires civiles; il n'est pas surprenant que son successeur fasse l'inverse. Le secrétaire général remplacera le gouverneur général par intérim, aura un traitement total de 75.000 francs et sera assimilé aux gouverneurs de 1re classe.

M. Boulloche, résident supérieur au Cambodge est nommé secrétaire général du gouvernement de l'Indo-Chine. M. de Lamothe, lt gouverneur de la Cochinchine est nommé résident supérieur au Cambodge, en remplacement de M. Boulloche. M. Rodier est nommé lt gouverneur de la Cochinchine. M. Broni, directeur des affaires civiles (emploi supprimé), est nommé résident supérieur en Indo-Chine et chargé des fonctions de résident supérieur par intérim, au Tonkin, pendant le congé de M. Fourès.

Coût de la vie au Tonkin. — A titre de curiosité nous croyons devoir glaner, d'après les journaux locaux quelques prix courants de denrées au marché d'Haïphong en août 1902 : riz, de 7 f. 17 à 5 f. 93 les 100 kg., selon qualité; veau 0 f. 20 le kg.; oies 1.20 la paire; canards 0.30 à 0.60 la paire; poulets 0.30 à 0.40 la paire, selon la grosseur ; œufs de poule 1.50 le 100; pommes de terre 0.10 le kg.; salades 0.05 les 10; bœuf 0.20 le kg.; bifteack 0.30 le kg.; bananes 0.03 les 10; ananas 0.05 les 10; citrons 0.04 les 10; navets 0 03 les 10, etc.

On voit par là à quel prix de bon marché fabuleux se trouvent la plupart des produits comestibles du Tonkin. Transportés en France, certains de ces produits y subissent une augmentation, notamment pour les fruits coloniaux, qui est parfois énorme. C'est ainsi que celui qui achète un ananas en France pourrait, pour le même prix, en acquérir de 300 à 400 au Tonkin, où il ne coûte que 1/2 centime pièce!

Chine : *Chemins de fer.* — Un édit impérial du 30 octobre dernier autorise la conclusion d'un emprunt de 40 millions négocié à Paris auprès de la banque russo-chinoise. Cette somme est destinée à construire un chemin de fer de Tching-tou-fou (sur la ligne de Pékin à Hankéou) à Taï-yuen-fou, capitale du Chansi (200 kilom.), qui permettra d'exploiter de riches gisements houillers. C'est un nouveau succès pour la Russie. Aussi, les Anglais sont-ils mécontents de cette concession qu'ils cherchaient à faire obtenir à leur *Syndicate,* lequel aurait déjà des droits miniers dans une région voisine.

La restitution, par les Russes aux Chinois, de la ligne de chemin de fer du nord de Chan-haï-kouan, a été complétée le 8 octobre. Aussitôt après, l'ambassadeur d'Angleterre à Pékin a fait rendre à l'administration chinoise des chemins de fer la section de cette ligne au sud de la Grande Muraille, que détenait de son côté l'autorité militaire anglaise.

Japon : *Constructions maritimes et forces navales.* — Le Japon, non seule-

Digitized by Google

ment a cessé d'être tributaire de l'Europe pour la navigation, mais encore fait visiter les ports européens par des steamers construits en Extrême-Orient, et en outre ses chantiers commencent à travailler pour l'étranger. C'est là un fait gros de conséquences pour l'avenir. Récemment, les Américains mettaient en adjudication la construction de plusieurs canonnières pour les Philippines et, parmi 4 compagnies japonaises qui soumissionnèrent, les chantiers d'Uraga obtinrent la commande de 5 de ces bateaux. D'autre part, on vient de lancer, sur les chantiers Kasawaki, à Kobé, un bateau de 700 tonnes, le *Lin Hsing*, pour le compte du service des douanes chinoises.

Enfin, le Japon vient de conclure un emprunt de 125 millions de francs sur la place de Londres, conséquence de l'alliance anglo-japonaise. Cette somme destinée en partie à augmenter la force navale de l'empire du Soleil Levant. Le nouveau programme consiste dans la construction en 6 années, de 4 cuirassés, 6 croiseurs de 1re classe et quelques navires plus petits représentant au total 120.000 tonnes. La dépense serait de 20 millions de yens ; les cuirassés seraient construits en Angleterre, plusieurs croiseurs en France et en Allemagne et le reste au Japon.

On assure que le Japon a l'intention d'entretenir une escadre permanente dans les eaux américaines du Pacifique. Cette escadre arriverait en 1903 et établirait son quartier général à Esquimalt, au Canada. D'autre part, le Japon enverrait en Europe, une escadre qui serait aussi permanente.

Port de Marseille en 1901 (XXVI, 442). — La grève des inscrits maritimes à Marseille portera un coup sérieux au commerce de cette ville déjà bien atteint. En 1901, le mouvement général a porté sur 16.502 navires (entrées et sorties réunies), jaugeant 13.042.000 t., contre 17.074 navires et 12.296.000 t. en 1900. Il y a donc, pour 1901, diminution de 572 navires, mais augmentation de 746.000 t. sur l'année 1900, qui elle-même se trouvait en diminution de 745 navires et 294.000 t. sur 1899. On voit que si le nombre des navires diminue régulièrement, le tonnage monte et descend alternativement.

En comparant avec Gênes, on trouve que ce dernier port a eu, en 1901, un mouvement de 11.902 navires et 10.096.000 t. contre 13.602 navires et 9.728.000 t. en l'année 1900 qui, par rapport à 1899, présentait une augmentation de 632 navires et 678.000 t. A Gênes comme à Marseille, le nombre des navires diminue, mais par contre le tonnage augmente.

En 1901, le mouvement des marchandises a porté, à Marseille, sur 6.432.000 t. contre 5.330.000 t. à Gênes. L'écart est donc, au profit de Marseille, de 1.102.000 t. Il était de 1.152.000 t. en 1900, et de 3.540.000 t. en 1899. La différence, on le voit, est de moins en moins grande entre Marseille et Gênes. Ce dernier port, malgré une grève de 40 jours en 1901, a trouvé encore moyen de gagner du trafic sur 1900. Et comme en 1902 c'est Marseille qui subit la grève, il ne serait pas impossible que du coup Gênes ne distançât enfin sa rivale. Aveugles ceux qui ne voient pas que Marseille est en train de perdre la primauté de la Méditerranée !

Digitized by Google

Société de Géographie de Paris : *Concours.* — La Société de Géograghie a décidé de maintenir à son programme de 1902 la question suivante, déjà mise au concours en 1900 :

« Étudier, dans les Alpes françaises, les régions de la Tarentaise, Maurienne et Briançonnais, au point de vue des établissements humains. Chercher comment l'altitude, la topographie, la nature du sol, l'orientation, l'hydrographie influent sur le site des groupements, le genre de vie, le nombre et la répartition des habitants. Exprimer, autant que possible cartographiquement les résultats de ces recherches. ». Les mémoires pourront être envoyés jusqu'au 31 décembre prochain.

Un nouveau concours est ouvert jusqu'au 31 décembre 1903 sur ces 3 sujets :

1° Appliquer les principes actuels de la géographie physique à l'explication des particularités diverses d'une région naturelle de la France;

2° Histoire de la représentation graphique d'une province française;

3° Étudier l'utilisation, en France, de la force motrice des fleuves, rivières, chutes d'eau.

On peut se procurer les conditions des concours au siège de la Société. Chaque mémoire couronné sera publié et recevra un prix de 400 francs.

Le dr d'Anfreville de la Salle publie à la librairie Plon un ouvrage intitulé **A Madagascar** qui constitue une excellente monographie de la grande île que la France a conquise. Après une histoire de la pacification, l'auteur étudie : le sol, les mines, l'agriculture, l'industrie; les populations indigènes; l'œuvre des colons; les routes, les fleuves et canaux, les chemins de fer; l'administration civile et militaire; les finances; les ports et les villes : Diégo-Suarez, point d'appui de la flotte; Tananarive, centre naturel de notre domination, etc. De nombreuses gravures, d'après des photographies, illustrent ce livre, le plus précis et le plus complet qui ait été écrit.

On annonce l'apparition prochaine de **l'Année Coloniale**. Nous signalons particulièrement à nos lecteurs cette utile publication qui est à sa 3e année d'existence, et où les personnes qui s'intéressent aux choses coloniales trouveront, avec des études originales dues à la plume de coloniaux compétents, un exposé complet des événements survenus dans les colonies françaises, au cours de l'année : actes officiels, statistiques, explorations, colonisation, commerce, bibliographie coloniale, etc. Le prix de l'*Année Coloniale*, un beau volume in-8° (400 p. avec cartes et gravures) est de 6 fr. par souscription; il sera porté à 7 fr. dès l'apparition de l'ouvrage. S'adresser à la Se de l'*Annuaire Colonial :* 15, Galerie d'Orléans, Palais-Royal, Paris.

Le numéro de la *Dépêche coloniale illustrée* du 30 novembre est consacré à la **Côte d'Ivoire**. Le développement de cette colonie, nous a paru devoir être signalé, notamment au point de vue de la question de plus en plus actuelle, de l'exploitation de l'or à la Côte d'Ivoire. Puisées aux sources les plus sûres, les indications détaillées que contient le texte permettent de se faire une idée de l'avenir brillant réservé à l'industrie aurifère dans notre colonie.

Armée et Marine. Signalons le n° du 30 nov. consacré au chemin de fer de Madagascar.

Errata. — Page 489, Pertes anglaises, Colenso. Au lieu de *1.196*, lire *1.106*.
P. 628, Hawaï. Au lieu de *la moitié* de l'Indo-Chine, lire le *20e*.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES DU TOME XXVII — 1902

Livraisons de 277 *à* 288

Les articles de fonds sont en *italique* et les noms d'explorateurs en CAPITALES.

Abyssinie : *(L') (économique)*. . . . 601
— *Chemin de fer d'Ethiopie (carte)* 129
— Chemin de fer. 249
— DU BOURG-DE-BOZAS. 244
— J. DUCHESNE-FOURNET. . . 306 608
— WHITEHOUSE (F.). 179
Acadie : *Une France oubliée* 419
Açores *(Les) (carte)*. 449 533
Aéronautique *maritime (L') : Traversée du Méditerranéen (carte)*. 1
Afrique : Ch. de fer du Cap au Caire. 378
— Missions cathol. (répartition) . 58
Afrique occ^le française : Gouverneur 127
— Réorganisation. 675
Afrique or^le allemande : Délimitation 314
— Situation au Tanganika. . . . 498
— Lac Kivu 554
— Dr R. KANDT. 608
Afrique or^le anglaise : CH. ELIOT . 668
— Ch. de fer de l'Ouganda. . . . 721
— Occupation du Haut-Nil . . . 680
— Situation économique 555
Alaska : *(Les mines de l')*. 654
Algérie : Alfa. 54
— Colonisation 308
— Commerce en 1901. 675
— Emprunt 308
— *France et Maroc à Figuig (carte)* 278
— Gouverneur (pouvoirs du). . . 308
— Naturalisations. 613
— Organisation du Sud-Algérien. 246
— Phosphates 434
— Raid chez les Touareg Hoggar. 435
— *Le raid du l^t Cottenest (carte)*. 702
— Tribunaux répressifs indigènes 434
— Troupes sahariennes. 309
— Situation à Figuig. . . . 247 373
Allemagne : Canal de Kiel en 1901. 560
— Constructions navales 255
— Cuirassés nouveaux 502
— Émigration 191 502
— *Guillaume II et les Polonais*. . 257
— Marine de guerre 171
— Mouvement des ports. 502
— *Port de Brême (Le)*. 479
— *Pangermanisme (Le) et l'Autriche (carte)* 561
Amérique centrale : *Le deuxième traité Hay-Pauncefote*. . . 65
— *Panama ou Nicaragua?* . . . 69
Amérique du Nord : Point culminant. 686
Angleterre : Émigration 190
Angleterre : Marine de guerre . . 179
— Nouveau port de Douvres. . . 446
Annam : Mgr VAN CAMELBEKE † . . 123
Arabie : Câbles anglais 378
— Turcs à Koueit 441
— Conflit italo-turc. 742
Argentine (Rép.) : Immigration. . 501
Asie centrale : Coton. 556
— B. FEDTSCHENKO 494
— KOZLOV 670
— D. LEVAT 432 738
— SVEN HEDIN 53 669
— PIEVTSOV 433
— STEIN 433
Australie (L') : pour les blancs. . . 59
Autriche : *(en Bosnie) (L')*. 724
— *(Pangermanisme (Le) et l') (carte)* 561
Bibliographie : 63 127 192 256 319 383 447 623 687 746
Birmanie : Ch. de fer vers la Chine abandonné 186
Bolivie : Mines de cuivre 560
Bornéo : (British North). 380
Bornou : (Voir Nigeria)
Cambodge : Recensement 123
Canada : Américains au Nord-Ouest. 685
— Chemin de fer. 60
— Immigration. 685
— Nickel. 622
— Pâte de bois 126
— (voir : Klondike)
Caucase : *de Baye*. 432
— Chemins de fer 440
Charbon : Production 318
Chine : Ch. de fer du Tchi-li 379 683 744
— Convention anglaise et ch. de fer 379
— Evacuation de Tien-Tsin. . . 683
— Français à Haïnan. 380
— Homœopathie à la chinoise . . 187
— Ile française près Tchéfou . . 125
— *L'île d'Haïnan*. 207
— Navigation du Yang-Tsé. 83 186
— Note franco-russe 252
— Personnel des douanes 379
— Pertes allemandes 252
— Ports ouverts 443
— Révolte au Kouang-Si 316
— Les Russes en Mandchourie. . 733
— Services maritimes (nouveaux). 500
— Traité de commerce avec l'Angleterre 682
— Traité russo-chinois en Mandchourie. 317
— BARCLAY-PARSONS. 609

Digitized by Google

Cochinchine : Recensement 442
Colonies : Comité de défense. . . . 686
— Gouverneurs. . . 128 618 687 743
Congo (État du) : Force publique . 437
— *Ch. de fer des grands Lacs (carte)* 95
— Chemin de fer du Katanga . . 376
— Ch. Lemaire 492
— Schindler 550
Congo Français : Climat et hygiène. 54
— Climat du haut Oubangui . . 553
— Impôt indigène 312
— Organisation militaire 679
— Population. 375
— Réorganisation. 615
— *Troubles de la Sangha* 288
— Bonnel de Mézieres 52
— Lofler 667
— G. Seguin 52
— Superville et Bos 112
Congrès *des Sociétés savantes*. . . . 303
Corée *(La)* 42
— Chemins de fer. 558
Côte d'Ivoire : Commerce en 1901 . 739
— Justice 310
— *Opérations militaires au Baoulé* 349
— Population. 495
— Routes 551
— Thomann 371
Cuba : Inaugurat. de la République 383
Dahomey : Chemin de fer. 676
— Commerce en 1901. 435
— Écoles. 118
— Flottille du bas-Niger 676
— Justice 310
— Navigation. 436
— L' Tilho. 491
— Vermeersch 112
Darfour : Pénétration anglaise. . . 124
Egypte : Grunau et Steindorf . . . 609
Ephémérides de 1901 115
Etats-Unis d'Amérique : Câble transpacifique 621
— Fruits (Commerce des) 254
— *Hawaï américaine* 625
— Immigration (Courants d') . . 501
— *L'ancienne Louisiane aujourd'hui* 46
— Loi de Lynch 559
— Marine de guerre 173
— Mississipi 61
— Nickel. 622
— Pétrole 504
— Statue à Rochambeau. 382
— *Le 2e traité Hay-Pauncefote*. . 66
— *Porto-Rico et les Américains*. . 270
— *Le Trust de l'Océan*. 353
Explorateurs et Voyageurs : 52 111 178 243 306 371 431 491 550 608 667 738
France : Commerce en 1901 190
— *Marine de guerre en 1901* . . . 170
— Mouvement de la population en 1900 62
France : *Recensement de 1901* . . . 89
Gambie : Situation 310
Gibraltar : Commerce du charbon. 191
Guadeloupe : Recensement 254
Guinée française : Justice. 310
— Affaire de Boussoura 614
— Chemin de fer. 495
— Commerce en 1901 739
Guyane française : Or de l'Inini. 61
— Recensement. 254
Hawaï *américaine*. 625
Hong-Kong : Commerce en 1900. . 315
Inde française : Commerce en 1901. 681
— Fraudes électorales et gouverneur 618
Indo-Chine française : Ch. de fer. 618
— Commerce, navigation en 1901. 743
— Gouverneur général 499
— Secrétaire gal ; 1es gouverneurs. 743
— Service géographique. 500
— Soulèvement au Laos. 58
— Tirailleurs cambodgiens. . . . 442
— — chinois. 442
— Télégraphes 558
— Faure (J.) 113
— (Voir : Annam, Cambodge, etc.)
Italie : Marine de guerre 171
Japon : *L'alliance anglo-japonaise*. 164
— Constructions navales. . . 620 744
— Forces militaires. 189
— Journaux 684
— Marine de guerre . . 173 317 744
Kameroun : Chemin de fer 118
— Pénétration au Tchad. 119, 437 615, 677 740
— (Secteurs du N.-O. et du Sud) . . 119
— de Stein. 53, 491
Kiao-Tchéou : *(Le développement de) (carte)*. 646
Klondike : Température à Dawson . 60
— *(Les mines du)*. 654
Kouang-Tchéou : Développement . 125
Libéria : Allemands et Anglais. . . 248
— Situation économique. 730
Madagascar : Batteries coloniales. 377
— Capitale (Question de la) . . . 55
— Chemin de fer. 616, 679
— *(Le commerce de)*. 477
— Coût de la vie 616
— *(Le développement de)*. 25
— Indigénat 314
— Pénétration 56 183
— Ports (Mouvement des) . . 553 617
— Professions accessibles aux colons. 617
— Réorganisation judiciaire. . . 183
— Situation 182 313
— Télégraphes 438
— Tortue (pêche de la) 741
— Travaux publics 313
— Trav. à Diégo-Suarez. 377, 438 579
— *Tribus (Les) du sud*. 663
— Ch. Alluaud. 306

Digitized by Google

Malaise (Péninsule) : *Anglais à Kelantan*. 643
Marines *de guerre en 1901* 169
— Flottes des gdes compagnies . . 503
— allemande. 255 502
— japonaise 317 620 740
— *Trust (Le) de l'Océan* 353
Maroc : *(France et) à Figuig (carte)*. 278
— Action allemande et anglaise. 373
— Commerce en 1900. 374
Marseille (Port de) en 1901 745
Martinique *(La)* 340
— Population 444
— *Souvenir à St-Pierre*. 344
— *Crise économique et exode* . . . 423
Mascate : Commerce 314
Mer Rouge : Conflit italo-turc . . 743
— Allemands aux îles Farsan . . 184
Missions catholiques en Afrique. 58
Nécrologie : *Ballay* †. 111
— *Casati* †. 243
— *Ch. Maunoir* †. 127
— *Pietsov* †. 433
— *Rhodes* (Cecil) †. 228
Nicaragua *(Canal de)* 69
Niger : *(La navigabilité du)* 589
— Flotille du bas Niger. 676
Nigéria : Région de la Bénoué . . 374
— Anglais au Bornou. 436 499 677 740
Nlle Calédonie : Chemin de fer. . . 253
— Commerce. 620
— *(La population de la)* 605
— Mines. 621
Nlle Guinée : ROUYER 180
Nlles Hébrides : Situation 382
— Ile de Espiritu-Santo. 444
— LARGEAU. 610
Nlle Zemble : Colonisation. 503
Nyassaland : Anglais au Tanganika. 498
Océanie française : E. GALLOIS . . 307
Ouganda : Chemin de fer 121
Panama *ou Nicaragua ?* 69
Paraguay *(Une excursion)*. 505 576 709
Perse : Câbles anglais. 378
— Commerce du golfe Persique. 314
— Russes au golfe Persique . . . 185
— Télégraphe anglais. 251
— Tempête de sable. 556
— COURTELLEMONT et BORDAT. . . 113
Pétrole : Production 504
— *en Roumanie*. 211
Philippines : Annexion américaine. 253
— Massacres et tortures. . . 381 444
— Opérations à Mindanao. . . . 380
— Héroïne tagale. 443
Pluies (Répartition des) 622
Pôle Nord : BALDWIN 674
— PEARY. 114 611
— SVERDRUP 611
Pôle Sud : E. VON DRYGALSKI . . . 372
— G. MURRAY 372
— Dr OTTO NORDENSKIOLD 673
Politique *mondiale (La) est coloniale*. 469
Polonais *(Guillaume II et les)* . . . 257
Porto-Rico *et les Américains*. . . . 270
Réunion : Population. 57
Rhodésia : Chemin de fer. 378
— Situation 57
Roumanie : La question du pétrole *(carte)*. 211
Russie : Marine de guerre. 172
— Pétrole 504
— *Les Russes en Mandchourie* . . 733
— (Voir Turkestan Caucase).
Sahara : (voir Algérie).
— *(Les Puits au)* 544
— *Mission* FOUREAU LAMY 31
— *Raid du Lt Cottenest (carte)* . . 702
Salon : *(Les Peintres étrangers au)* . 359
Sénégal : Commerce en 1901. . . . 739
— Ch. de fer de Kayes au Niger 374 613
— Spahis. 613
— BALLAY † 111
— MAZERAN. 550
Seychelles : Langue française . . . 121
Siam : Chemins de fer. 557
— Fonctionnaires étrangers . . . 441
— Navigation et prépondérance allemande 681
— *Les Anglais à Kélantan*. . . . 643
— *(Le Livre Jaune sur le)*. . . . 689
— *Traité franco-siamois (Le) (carte)* 634
— Traité franco-siamois de 1867 . 699
— Convention anglo-siamoise 1899 700
Société de géographie : Prix . . . 319
— Concours 746
Somalis : (Côte fse) (voir Abyssinie).
Somaliland : WICKENBURG. 178
— *Le Mahdi de l'Ogaden (carte)* . 718
Soudan égyptien : Khartoum . . . 183
— Chemins de fer militaires . . 184
— Occupation du Haut-Nil. . . . 680
— Situation et développement. . 249
— Souvenir de Fachoda. 122
— LINCK au Kordofan. 179
Soudan français : Anthropophages. 116
— Chemin de fer. 374 613
— *Mœurs des noirs soudanais* . . 516
— *Mission* FOUREAU-LAMY 31
— Territoire de Zinder 311
— Volta noire 551
Sud-O. africain allem. : Ch. de fer. 615
— Immigration de Boërs . . 181 249
— Population blanche. 248
— Progrès 181
Suez : (Navigation en 1901). . . . 439
Tchad : *Colonne* DESTENAVE (La) . . 199
— *Organisation (L') du Bas-Chari (carte)* 193
— Monument aux victimes de Rabah 741
— Mort de Fad-el-Allah. . . 120 203
— Restes de DE BÉHAGLE 120
— Soumission de Senoussi. . . . 201
— Explorations et reconnaissances 197
— Combats au Kanem. . . . 248 312

Digitized by Google

Tchad : Réorganisation 497 615
— *Aug. Chevalier*. 431
Terre de Feu : Ville la plus méridionale du globe 445
Togo : Chemins de fer. 181 311
— Coton 553
— Situation 181
Tonkin : Chemins de fer. . . . 125 252
— Coût de la vie 744
— N^lle province. 124
— Pont de Hanoï 378
— Port en eau profonde. 315
— Service postal avec la Chine. . 315
Transvaal : *Bilan de la guerre*. . . 405
— *Blockhaus (carte)*. 100
— *Boërs (combien y-a-t-il de)* 106 426
— *Capture de lord Methuen (carte)*. 292
— *Delarey* 233
— *Guerre (ce qu'elle coûte aux Anglais)*. 428
— *Opérations militaires*. . . 50 108 174 238 299 369
— *Pertes anglaises*. . . . 51 110 177 242 301 370
— — *Des principaux combats* . . 489
Transvaal : *(La paix au)* 396
— *Pertes boërs* 302
— *Prisonniers français* 235
— *Raid Smuts au Cap* 361
— *Renforts anglais et rapatriements*. 109
— *Spion-Kop (Rapports sur)* . . . 483
— *Villebois-Mareuil à Boshof*. . . 223
Tripoli : *Ed. Dodson* 430
Tunisie : Arganier (L'). 245
— *Bizerte et les phosphates*. . . . 74
— *Chemins de fer (Les) (carte* . . 385
— Chemins de fer 245
— Instruction publique. 116
— Manœuvres navales anglaises . 373
— Mort du bey Ali. 434
— Population française. 116
— Population étrangère. 181
Turkestan *russe. Types et costumes*. 147
Turquie d'Asie : Chemin de fer de Bagdad. 184 250
— Chemins de fer de Syrie . . . 617
— COURTELLEMONT et BORDAT. 113 371
Volcans et grandes éruptions . . . 321
Wei-Hai-Wei, station balnéaire . . 189

TABLE DES EXPLORATEURS ET AUTEURS

(Les noms en *italique* sont ceux des explorateurs.)

Alluaud (Ch.) : Madagascar. 306
Balduin : Pôle nord. 674
Ballay (†.) : Afrique 111
Barclay-Parsons : Chine 609
BARRÉ (Paul) : Alaska et Youkon . . 654
Baye (de) : Caucase 432
Béhagle (de)† 120
Bonnel de Mézières : Congo. 52
Bordat (G.) : Turquie-Perse 371
Bos : Congo. 112
Bourg de Bozas (du) : Abyssinie . . 244
Casati : Soudan oriental. 243
Camelbeke (Mgr Van) † 123
CHANEL (E.) : Panama et États-Unis . 65
— La Martinique. 340
Chevalier (Aug.) : Chari-Tchad. . . 431
CILVANET : Recensement (1901) en France 88
Courtellemont : Turquie-Perse. 113 371
DEMANCHE (G.) : Ch. de fer d'Éthiopie. 129
— Villebois-Mareuil à Boshof . . 223
— France et Maroc à Figuig. . . 278
— La paix au Transvaal. 396
— Le Pangermanisme et l'Autriche 561
— Traité franco-siamois. 634
Destenave : Tchad. 192
Dodson (Ed.) : Tripoli 439
Drygalski (E. von) : Pôle sud. . . . 371
Duchesne-Fournet (J.) : Abyssinie 306 608
DUCRET (cap.) : Mœurs des Soudanais 516
Eliot (Ch.) : Afrique orientale . . . 668
Faure (Jacques) : Indo-Chine . . . 113
FAURE (Henry) : Les Açor[illegible] 40 55
Fedtschenko (B.) : Asie c[illegible] — Té[illegible] 16, 679
Foureau (F.) : Sahara-Congo. . . . 31
GALLIENI : Madagascar (Développ^t) . 25
Gallois : Océanie-Amérique. 307
GALLOIS : Saint-Pierre (Martinique) 344
Gentil : Tchad. 193
Grandidier (G.) : Madagascar. . . . 663
Grünau (von) : Libye 609
Hedin (Sven) : Asie centrale . . 53 669
HUGUENOT (Père) : Puits au Sahara. 544
Kandt (d^r) : Haut Nil 608
Kieffer : Tchad 197
Kozlov : Asie centrale 670
KRAFFT (H.) : Turkestan russe . . . 147
Lamothe (de) : Tchad 198
Lamy : Sahara-Tchad. 31
Largeau : N^lles-Hébrides. 610

Digitized by Google

LASALLE (C. de) : Guerre du Transvaal. 50 100 174 232 292 369 426 483
LA VAULX (H. de) : Aéronautique maritime 1
Lemaire (Ch.) : Congo 492
LENFANT (cap.) : Navigation du Niger 589
Levat (D.) : Turkestan. 432, 738
Linck (Dr G.) : Kordofan. 179
Löfler : Sangha-Chari 667
Madrolle : Ile d'Haïnan 207
Maseran : Sénégal. 550
MEMEDBARITCH : L'Autriche en Bosnie 724
MICAUD : Peintres étrangers au Salon. 359
Millot † : Tchad 312
MONTELL (A.) : Région du Tchad . . 193
— Chemins de fer tunisiens. . . 385
— Le mahdi de l'Ogaden 718
MOUCHEZ (amiral) : Paraguay 505 576 709
Murray (G.) : Pôle sud 372
NED NOLL : Politique mondiale. . . 469
NOGUES : Bilan de la guerre sud-africaine 405
Nordenskiöld (Dr Otto) : Pôle sud. . 673
PAQUIER (L) : Pétroles de Roumanie. 211
— Guillaume II et les Polonais. . 257
Peary : Pôle nord. 114 611
Pievtsov † : Asie centrale. 433
PIQUET (E.) : Bizerte. 74
Rhodes (Cecil) : † Afrique australe . 228
Robillot : Chari 194
Rouyer (H.) : Nlle-Guinée. 180
Schindler : Congo 550
Seguin (G.) : Congo. 52
SERVIGNY (J.) : Navigation du Yang-Tsé. 83
— Alliance anglo-japonaise . . . 164
— Volcans et grandes éruptions . 321
— Développement de Kiao-Tchéou 646
SMUTS (J.-C.) : Guerre du Transvaal. 361
Stein (de) : Kameroun 53 491
Stein : Asie centrale. 433
Steindorff (G.) : Libye. 609
Superville : Congo. 112
Sverdrup : Pôle Nord 611
Thomann : Côte d'Ivoire. 371
Tilho : Dahomey. 491
TRICOCHE (G.-N.) Porto-Rico. . . . 270
— Hawaï américaine 625
VASCO (G.) : Mission Foureau-Lamy. 31
— Congo (ch. de fer des gr. lacs). 96
— Mort de Cecil Rhodes. 228
— *Livre Jaune* sur le Siam. . . . 689
Vermeerch (capitaine) : † Afrique. . 112
VINCART (L.) : Corée 42
Whitehouse (F.) : Abyssinie 179
Wickenburg : Somaliland 178

Digitized by Google

CARTES ET PLANS

Livraisons.		Pages.
277	Itinéraire du « Méditerranéen »	16
—	Plan de Zinder	41
278	Afrique centrale : Chemins de fer des grands Lacs	97
—	Transvaal : Système des blockhaus	109
279	Chemin de fer d'Éthiopie et profil . . . 137	139
280	Région du Tchad : Territoire militaire	194
—	Roumanie : Régions pétrolifères	217
281	Région de Figuig	281
281	Transvaal occidental : Opérations de Méthuen	297
282	Cercle de fer du Pacifique (volcans)	329
283	Tunisie : Chemins de fer	393
284	Iles Açores	457
285	Environs d'Hassi-Inifel (Sud Algérien)	545
286	Ce que serait l'Allemagne agrandie	568
287	Nouvelle frontière franco-siamoise	636
287	Siam et péninsule malaise	641
287	Kiao-Tchéou et port de Tsingtau . . . 647	649
288	Sahara : Itinéraire du Lt Cottenest chez les Hoggar	705
288	Somaliland : Théâtre des opérations en 1902	721

DESSINS

277	Aérostat avec déviateur	9
—	Tchad-Congo : Pirogue et femmes choua . . . 33	37
279	Turkestan russe : Types et costumes	147 à 161
282	Volcans et produits volcaniques . . . 321 à	327

DOCUMENTS DIPLOMATIQUES ET STATISTIQUES

277	Mouvement de la population en France en 1900	62
278	Deuxième traité Hay-Pauncefote (canal interocéanique 18 nov. 1901)	67
278	Recensement de 1901 en France	88
279	Traité d'alliance anglo-japonais (30 janvier 1902)	165
280 283 286	Recensements : Guadeloupe et Guyane ; Cochinchine ; Martinique ; Nlle-Calédonie . . . 254 442 444	605
281	Délimitation anglo-allemande en Afrique orientale (23 fév. 1901)	314
281	Traité russo-chinois relatif à la Mandchourie (8 avril 1902)	317
283	Traité de paix anglo-boër (30 mai 1902)	396
287	Traité de commerce anglo-chinois (5 septembre 1902)	683
287	Traité franco-siamois (7 octobre 1902)	637
288	Le *Livre Jaune* sur le Siam	689
288	Traité franco-siamois (1867) ; convention anglo-siamoise (1899)	699

CONCORDANCE DES FASCICULES

Nos	Pages.	Nos	Pages.	Nos	Pages.
277 (janvier)	1 à 64	281 (mai)	257 à 320	285 (septemb.)	505 à 560
278 (février)	65 à 128	282 (juin)	321 à 384	286 (octobre)	561 à 624
279 (mars)	129 à 192	283 (juillet)	385 à 448	287 (novemb.)	625 à 688
280 (avril)	193 à 256	284 (août)	449 à 504	288 (décemb.)	689 à 752

Le Gérant, ÉDOUARD MARBEAU.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 22206-12-02. — (Encre Lorilleux).

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Digitized by Google

G. E. STECHERT & Co
(ALFRED HAFNER)
NEW YORK

3 2044 105 224 992

Digitized by Google